



جامعة الأزهر  
كلية الشريعة والقانون  
بالقاهرة

# مجلة الشريعة والقانون

مجلة علمية نصف سنوية محكمة  
تعنى بالدراسات الشرعية والقانونية والقضائية

تصدرها  
كلية الشريعة والقانون بالقاهرة  
جامعة الأزهر

العدد الرابع والأربعون  
نوفمبر ٢٠٢٤م

توجه جميع المراسلات باسم الأستاذ الدكتور: رئيس تحرير مجلة الشريعة والقانون

جمهورية مصر العربية - كلية الشريعة والقانون - القاهرة - الدراسة - شارع جوهر القائد

ت: ٢٥١٠٧٦٨٧

فاكس: ٢٥١٠٧٧٣٨

<https://mawq.journals.ekb.eg/>



جميع الآراء الواردة في هذه المجلة تعبر عن وجهة نظر أصحابها،  
ولا تعبر بالضرورة عن وجهة نظر المجلة وليست مسئولة عنها



رقم الإيداع

٢٠٢٤ / ١٨٠٥٣

الترقيم الدولي للطباعة

ISSN: 2812-4774

الترقيم الدولي الإلكتروني:

ISSN: 2812-5282

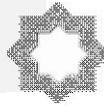
**نطاق مسؤولية الناقل الجوي للبضائع  
وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون الأردني**

**The Scope Of The Air Carrier's Responsibility For Goods  
In Accordance With International Laws And Jordanian Law**

**إعداد**

**ا. نانسي معن مشعل البيايضة  
باحثة دكتوراه - قسم القانون الخاص  
كلية الحقوق - جامعة مؤتة**





## نطاق مسؤولية الناقل الجوي للبضائع وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون الأردني

نانسي معن مشعل البياضة

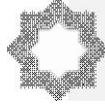
قسم القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة مؤتة، الكرك، الأردن.

البريد الإلكتروني: [nancymain1999@gmail.com](mailto:nancymain1999@gmail.com)

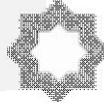
### ملخص البحث :

تهدف هذه الدراسة إلى البحث في نطاق مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل البضائع وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون الأردني، حيث تكمن المشكلة في حال انعقاد مسؤولية الناقل الجوي نتيجة الأضرار التي لحقت بالبضائع؛ الأمر الذي يترتب عليه التزام بتقديم تعويض إلى المتضرر، ما لم يقيم الدليل على انتفاء مسؤوليته، أو لم يتمكن من دفعها عنه، فمبالغ التعويض هذه قد تصل إلى أرقام ضخمة لا تستطيع أي شركة تحملها، وتفوق حجم ميزانيتها؛ مما يؤدي إلى عرقلة حركة الملاحة الجوية، وفي المقابل، قد تكون البضائع المنقولة ذات القيمة كبيرة، فإذا تضررت ألحقت بصاحبها خسائر فادحة. من هذا المنطلق، كان لتحديد مسؤولية الناقل أهمية كبيرة، وذلك من خلال بيان الحد الأقصى- للتعويض في كل من اتفاقيتي وارسو لعام (١٩٢٩) وتعديلاتها، واتفاقية مونتريال (١٩٩٩)، بالإضافة إلى ذلك، بينت الدراسة كيفية حساب قيمة الحد الأقصى للتعويض، كما بينت الحالات التي تشدد فيها مسؤولية الناقل الجوي، وأخيراً، بيان الوسائل التي يمكن للناقل أن يدفع بها مسؤوليته، أو يعفى منها.

واتبعت الباحثة المنهج الوصفي والتحليلي للنصوص القانونية لكل من اتفاقيتي (وارسو)، و(مونتريال)، والتشريعات الأردنية النازمة لهذا الموضوع. وفي ضوء ما تقدم؛ توصلت الباحثة في نهاية هذه الدراسة إلى عدد من النتائج، أبرزها: حددت كل من اتفاقية (وارسو)، و(مونتريال) مسؤولية الناقل في التعويضات التي يقدمها عند قيام مسؤوليته بحد أقصى لا يمكن تجاوزه، مع ورود استثناء عليه في حال تم الاتفاق على تجاوز الحد الأعلى بين الناقل وشاحن البضاعة قبل نقل البضائع، كما وضعت الاتفاقيتان طرقاً عديدة يستطيع الناقل بأن يدفع بها مسؤوليته. وأوصت الباحثة بأن تكون مسؤولية الناقل موضوعية قائمة على أساس الخطر



وتحمّل التبعة تجاه الأضرار التي تصيب البضاعة في حال التأخير؛ كون الطائرة آلة ميكانيكية تستعمل في ظروف خطيرة.  
**الكلمات الدالة:** مسؤولية الناقل الجوي، تحديد المسؤولية، دفع المسؤولية.



## **The Scope Of The Air Carrier's Responsibility For Goods In Accordance With International Laws And Jordanian Law**

Nancy Ma'in Al-Bayayadah

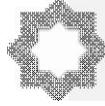
Department of Private Law, Faculty of Law, Mutah University, Karak, Jordan.

E-mail: nancymain1999@gmail.com

### **Abstract:**

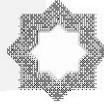
The study aimed to identify the scope of the responsibility of the air carrier of goods in accordance with international laws and Jordanian law. The study dealt with determining the responsibility of the air carrier of goods and stating the maximum compensation in the Warsaw Conventions of 1929 and their amendments, and the maximum compensation in the case of transporting goods and luggage and in the case of delay in transportation in accordance with the Montreal Convention. 1999. In addition, the study showed how to calculate the value of the maximum compensation in accordance with the Montreal Convention of 1999 within the framework of the unlimited liability of the air carrier legally, with an explanation of the cases of paying the liability of the air carrier in the Warsaw and Montreal Conventions and in Jordanian legislation, and an explanation of the methods of paying liability in the Warsaw Convention of 1929 and its amendments. How to take the necessary measures to avoid the occurrence of damage, and a statement of the means of defending liability in Jordanian legislation, cases of defending liability in the Jordanian Trade Law, the Jordanian Civil Aviation Law, and exceptions to the principle of invalidity.

The study used the descriptive analytical approach to the legal texts of the Warsaw and Montreal Conventions and the Jordanian legislation regulating this subject. In light of the above, at the end of this study, the researcher reached several results and recommendations, the most prominent of which is the compatibility of what is stated in the Jordanian Civil Aviation Law with the provisions of the Montreal Convention of 1999 with regard to international commercial air transport. The Warsaw



Convention of 1929 established the responsibility of the carrier on the basis of error, while the Montreal Convention of 1999 took With objective responsibility based on risks and bearing responsibility

**Keywords:** Air Carrier Contract, International Law, National Law.



## المقدمة:

بعد أن أصبحت التجارة الدولية عماد الاقتصاد العالمي؛ ظهرت الحاجة إلى استغلال الطائرات في عمليات نقل البضائع؛ لما تمتاز به من إمكانية تخطي المسافات بسرعة فائقة، فهي أفضل وسيلة للربط بين الدول مقارنة بوسائل النقل الأخرى، وعلى الرغم من التقنيات الحديثة في مجال صناعة الطائرات، فإنها قد تتعرض أثناء الرحلة الجوية لمخاطر؛ كتعرضها لعواصف ثلجية، أو تيارات هوائية قد تلحق إضراراً للبضائع على وجه الخصوص.

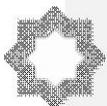
لقد تنبه المجتمع الدولي إلى ضرورة إيجاد تنظيم لقطاع النقل الجوي عامة، ومسؤولية الناقل الجوي خاصة، فأبرمت اتفاقية وارسو في (١٢ أكتوبر ١٩٢٩)، بشأن توحيد بعض القواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي وحررت باللغة الفرنسية فقط، وشملت (٤١) مادة، وأقرت مجموعة من الأحكام القانونية الدولية، وأقامت موقفاً توافقياً بين الأنظمة القانونية المتباينة، ودخلت حيز التنفيذ على المستوى الدولي عام (١٩٣٣)، وكان لسرعة التطور في مجال الطيران الحاجة لتعديل نصوصها، فتوالت عليها مجموعة من التعديلات، كان آخرها بروتوكول مونتريال الرابع عام (١٩٧٥)، وهو التعديل الوحيد الذي عدل نظام المسؤولية في نقل البضائع. وعلى الرغم من ذلك، فإن أحكام مسؤولية الناقل الجوي لم تتوحد، وأصبحت الدول تتخبط بشأن إذا ما كانت الدولة الموقعة على اتفاقية (وارسو) قد انضمت للبروتوكولات المعدلة أم لا، لهذا؛ فكّر المجتمع الدولي في إعادة جمع القواعد، وقد تم ذلك من خلال إبرام اتفاقية (مونتريال) لتوحيد بعض قواعد المتعلقة بالنقل الجوي الدولي في (٢٨ أيار عام ١٩٩٩)، وحرّرت بست لغات، وشملت (٥٧) مادة، ودخلت حيز التنفيذ عام (٢٠٠٣)، وأصبحت أحدث تنظيم يحكم النقل الجوي الدولي<sup>(١)</sup>.

لقد قرّرت اتفاقية وارسو (١٩٢٩) مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار التي تصيب البضاعة على أساس الخطأ المفترض (مسؤولية عقدية)<sup>(٢)</sup>، إلى أن جاء

(١) الفقي، محمد عاطف (٢٠٠٨)، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩،

دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط١، ص٢٤.

(٢) انظر: المواد (١٩-٢٣) من اتفاقية وارسو ١٩٢٩.



بروتوكول (مونتريال) الرابع الذي قلب المسؤولية إلى (موضوعية)<sup>(١)</sup> تقوم على أساس المخاطر وتحمل التبعة، إلا أنه من الناحية العملية، فقد مضى (٢٣) عاماً ولم ينفذ، وسارت اتفاقية (مونتريال) على النهج نفسه، وأقرت بأن مسؤولية الناقل مسؤولية موضوعية.

وعليه، فإذا انعقدت مسؤولية الناقل الجوي فيترتب عليه ذلك بتقديم تعويض إلى المتضرر، وقد تصل التعويضات إلى مبالغ كبيرة تؤدي إلى إفلاس الناقل الجوي، لذلك؛ حددت الاتفاقيات الدولية مسؤولية الناقل بحد أقصى - لمبلغ التعويض لا يجوز تجاوزه، وهذا ما يسمّى بتحديد المسؤولية الذي ستفصل عنه الباحثة بالحديث في المبحث الأول. وبالمقابل، يستطيع الناقل دفع المسؤولية عنه، أو التخفيف منها ضمن وسائل حددتها الاتفاقيات الدولية التي ستعرض بالتفصيل في المبحث الثاني.

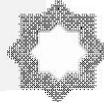
**أهمية الدراسة:**

تكتسب هذه الدراسة أهميتها من كونها إحدى الدراسات القانونية الحديثة التي تبين نطاق مسؤولية الناقل الجوي في زاوية محصورة، وهي في عقد نقل البضائع وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون الأردني، حيث إن أغلب الدراسات المقدمة في هذا المجال قد تناولت هذا الموضوع في ظل اتفاقية وارسو (١٩٢٩) فقط، دون اتفاقية مونتريال (١٩٩٩) التي أصبحت - في وقتنا الحاضر - أحدث حلقة في سلسلة تطور القواعد القانونية الحاكمة لمسؤولية الناقل الجوي، كما اتجهوا إلى دراسة مسؤولية الناقل الجوي بشكل عام، أو الركاب بشكل خاص، وبالتالي، فإن أهمية هذه الدراسة تكمن في تناولها المفاهيم المتعلقة بهذا الموضوع، ودراستها بشكل مفصل منذ اتفاقية وارسو (١٩٢٩)، مروراً بالبروتوكولات المعدلة لها حتى اتفاقية مونتريال (١٩٩٩)، وبيان موقف التشريعات الأردنية من الاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي.

### **مشكلة الدراسة:**

تكمن المشكلة إلى ما بعد انعقاد مسؤولية الناقل الجوي؛ إذ يترتب عليه التزام بتقديم تعويض إلى المتضرر، ما لم يقدّم الدليل على انتفاء مسؤوليته، أو لم يتمكن من دفعها عنه، فمبالغ التعويض هذه قد تصل إلى أرقام ضخمة لا تستطيع أي شركة تحملها وتنفق حجم ميزانيتها؛ مما يؤدي إلى عرقلة حركة الملاحة الجوية،

(١) انظر: المادة (١٨) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.



وفي المقابل، قد تكون البضائع المنقولة ذات قيمة كبيرة، فإذا تضررت، ألحقت بصاحبها خسائر فادحة. ومن هذا المنطلق، كان لتحديد مسؤولية الناقل أهمية كبيرة، وذلك من خلال بيان الحد الأقصى للتعويض في كل من اتفاقيتي (وارسو) لعام (١٩٢٩) وتعديلاتها، واتفاقية مونتريال (١٩٩٩)، بالإضافة إلى ذلك، بيّنت الدراسة كيفية حساب قيمة الحد الأقصى للتعويض، كما بيّنت الحالات التي تشدد فيها مسؤولية الناقل الجوي، وأخيراً، بيان الحالات التي يمكن للناقل أن يدفع بها مسؤوليته، أو يعفى منها.

ولكون هذا الموضوع لم يحظَ بدراسة مستقلة تغطي جميع جوانبه، وأن أغلبها كانت تلميحات بمناسبة دراسة مسؤولية الناقل الجوي عموماً، أو بخصوص الركاب (المسافرين).

### أهداف الدراسة:

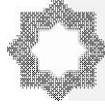
من خلال الدراسة، يمكن التعرف على المعطيات التالية:

١. معرفة الحالات التي تكون فيها مسؤولية الناقل الجوي محدودة، ومعرفة الحالات التي تشدد بها مسؤوليته.
٢. معرفة الوسائل والطرق التي يستطيع الناقل بأن يدفع بها مسؤوليته كما جاءت بها الاتفاقيات الدولية والتشريعات الأردنية.
٣. مدى تأثير التشريع الأردني بالاتفاقيات الدولية المنظمة للنقل الجوي.
٤. بيان التعويض المقدم للمتضرر، هل يقدر حسب حجم الضرر مهما بلغ، أم هو تعويض محدود؟
٥. معرفة الحالات التي تعفي الناقل الجوي من مسؤوليته.

### أسئلة الدراسة:

من خلال الدراسة تمت الإجابة عن السؤال الرئيس الذي مضاهه: ما نطاق مسؤولية الناقل الجوي للبضائع وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون الأردني؟ ومن ثم الإجابة عن التساؤلات الفرعية التالية:

١. هل مسؤولية الناقل الجوي تجاه الأضرار التي تصيب البضائع مطلقة، أم محدودة بحدّ معين؟



٢. هل التعويض المقدم للمتضرر يقدر حسب حجم الضرر مهما بلغ؟

٣. ما الحالات التي تعفي الناقل من مسؤوليته؟

٤. ما الحالات التي يمكن الناقل من خلالها دفع مسؤوليته، كما وردت في

الاتفاقيات الدولية والتشريعات الأردنية المنظمة لهذا المجال؟

#### منهجية الدراسة:

إن تحقيق أهداف هذه الدراسة وعلاج إشكالياتها والوصول إلى النتائج

والتوصيات المرجوة؛ تقتضي اتباع المناهج الآتية:

١- المنهج الوصفي: من أجل ذكر، ووصف، وتوظيف الظواهر القانونية المختلفة

المتعلقة بموضوع هذه الدراسة.

٢- المنهج التحليلي: من أجل تحليل النصوص القانونية، والأحكام القضائية، وآراء

الفقه والباحثين المرتبطة بهذه الدراسة.

#### حدود الدراسة:

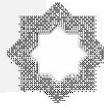
ستقتصر هذه الدراسة على بيان نطاق مسؤولية الناقل الجوي في عقد نقل

البضائع، وفقاً لاتفاقيتي وارسو (١٩٢٩) وتعديلاتها، ومونتريال (١٩٩٩)، والتشريعات

الأردنية المتمثلة في القانون المدني، وقانون التجارة، ومن ثم قانون الطيران المدني

الأردني النافذين خلال فترة إعداد هذا البحث، والاجتهادات القضائية الصادرة عن

المحاكم الأردنية أيضاً.



## المبحث الأول:

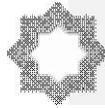
### تحديد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع.

جاء الأساس القانوني لمسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو (١٩٢٩)، ومن ثم في اتفاقية مونتريال (١٩٩٩)؛ جاء لمصلحة مستعملي الطائرة من أصحاب البضائع، سواء في الحالات التي بني فيها على الخطأ المفترض، أو على المخاطر وتحمل التبعة؛ وذلك بسبب إعفائهم من إثبات خطأ الناقل، وإعمالاً للتوازن بين مصلحة مستعملي الطائرة ومصلحة الناقلين الجويين. ولحماية الناقلين من تحميلهم أعباء مالية تفوق طاقتهم؛ فقد وضعت الاتفاقيتان حدوداً قصوى لمبلغ التعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه عند انعقاد مسؤوليته<sup>(١)</sup>.

فعلى سبيل المثال: تحطمت طائرة وهلك ما فيها من بضائع، فالناقل سوف يعجز عن دفع قيم التعويضات؛ مما يؤدي إلى شل حركة الملاحة الجوية، وفقد أحد المنافع العامة التي لا غنى عنها؛ بسبب قيمة التعويض التي تفوق حجم ميزانيته، وبالمقابل ورد استثناء على ذلك في حالات محدودة، مكّنت الناقل من أن يلتزم بدفع مبلغ أعلى من الحدود القصوى في الاتفاقية، وهذا ما يسمى بالمسؤولية غير المحدودة<sup>(٢)</sup>. وعليه، سوف تقوم الباحثة بتقسيم هذا المبحث إلى مطلبين؛ يبحث الأول في المسؤولية المحدودة في حالات نقل البضائع، وتوضيح كيفية حساب مبالغ التعويض، وأما الثاني فيبحث في حالة المسؤولية غير المحدودة وهي تجاوز الحد الأقصى- للتعويض.

(١) الفقي، عاطف محمد، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ص ١٧٧.

(٢) ضياء علي أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، ص ٢٠٥.



## المطلب الأول:

### المسؤولية المحدودة للناقل الجوي.

يترتب على انعقاد مسؤولية الناقل الجوي تعويض المضرور بمبلغ يقدر حسب حجم الضرر، إلا أنه قد تحصل حوادث جوية تؤدي إلى تحطيم الطائرة بالكامل ومن ثم هلاك ما عليها من بضائع، خصوصاً مع وجود طائرات عملاقة، فلو تقررت مسؤولية الناقل عن تعويض كل الأضرار التي حصلت، فإنه يؤدي إلى إلحاق ضرر جسيم بالناقل وإفلاس شركات الطيران<sup>(١)</sup>، فلذلك؛ تقرّر وضع حدّ أقصى- للتعويض بموجب نص قانوني غير قابل للتجاوز مهما كان قدر الضرر أو قيمته، وعليه: فليس للمضرور أن يطالب بتعويض يزيد عن الحدّ الأقصى- المنصوص عليه في النص القانوني، كما لا يجوز للقاضي أن يحكم بتعويض يتجاوز هذا الحدّ أيّاً كانت قيمة الضرر<sup>(٢)</sup>.

والغاية من وراء ذلك، هو المحافظة على مرفق النقل الجوي ودعمه وكفالة استمراره، ولتمكين الناقل من احتساب مدى الخسارة التي قد يتعرض لها، وبالتالي حماية نفسه بعقد التأمين اللازم؛ للحدّ من الآثار المالية التي تترتب عليه<sup>(٣)</sup>. ولا بدّ من الإشارة إلى أن مبالغ التعويض، التي أقرتها كل من اتفاقيتي (وارسو)، و(مونتريال)، هي حدود قصوى للتعويض وليست مبالغ جزافية؛ أي إذا كانت الأضرار التي تلحق المتضرر أقل من الحدّ الأقصى، فإن المضرور لا يستحق تعويضاً سوى عن الضرر الذي لحق به<sup>(٤)</sup>.

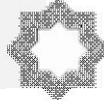
كما لا بدّ من التمييز في هذا الخصوص بين الحدود القصوى للتعويضات المستحقة عن الأضرار التي تصيب البضائع في اتفاقية وارسو (١٩٢٩) وتعديلاتها،

(١) خالد، عدلي أمير (١٩٩٦)، عقد النقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ط٢، ص٩٣.

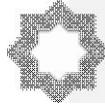
(٢) ضياء الدين نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، ص٢٠٥.

(٣) رضوان أبو زيد (١٩٨٣)، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري-، دار الفكر العربي، القاهرة، (د. ط)، ص٢٠.

(٤) الأسيوطي، ثروت أنيس (١٩٦٠)، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المطبعة العالمية، القاهرة، ط١، ص٣١١.



والتي ستعرض في الفرع الأول، والحدود المقرّرة في اتفاقية مونتريال (١٩٩٩)،  
التي ستوضح تفصيلاً في الفرع الثاني، ومن ثم بيان كيفية حساب قيمة التعويض  
بموجب الأحكام التي أقرّتها اتفاقية مونتريال (١٩٩٩) في الفرع الثالث.



## الفرع الأول:

### الحدّ الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو (١٩٢٩) وتعديلاتها.

لقد حدّدت اتفاقية وارسو (١٩٢٩) في المادة (٢٢) الحدّ الأقصى- للتعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي أمام المتضرر عن الضرر الذي لحق بالبضائع، فتكون المسؤولية محدودة في (٢٥٠) فرنكاً<sup>(١)</sup> حداً أقصى لكل كيلو غرام واحد، وهذا الحدّ الذي أقرته الاتفاقية ليس تقديراً لتعويض أي ضرر، بل هو حدّ أقصى- لما يدفعه الناقل الجوي من تعويض، فقيمة التعويض تتحدّد بقيمة الضرر<sup>(٢)</sup>.

وأما فيما يخصّ بروتوكول لاهاي (١٩٥٥)، فإنه لم يغيّر من الحدّ الأقصى- للتعويض للبضائع، لكنه استحدث حكماً لم يرد في الاتفاقية الأصل؛ كالضياح، أو التلف، أو التأخير الذي يلحق جزءاً منها، وفي هذا الصدد يفرّق الحكم بين فرضين:

### الفرض الأول:

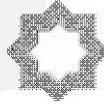
الضرر الذي يلحق بجزء من البضاعة دون أن يؤثر في قيمة الطرود الأخرى، ففي هذه الحالة لا يؤخذ بالحسبان عند تحديد قيمة التعويض سوى وزن الطرد أو الطرود التي لحقها الضرر، بغض النظر عما إذا كان قد نظم عن جميع الطرود خطاب نقل واحد أو أكثر.

### الفرض الثاني:

إذا لحق الضرر بجزء من البضاعة، وامتدّ هذا الضرر وألحق ضرراً ببقية الطرود؛ مثل إذا كانت البضاعة آلة وتوزعت قطعها على أكثر من طرد، ففي هذه الحالة فإن الهلاك أو التلف سوف يؤثر في قيمة بقية الأجزاء حتى لو لم يصيبها ضرر، ولذلك

(١) يقصد بالفرنك: فرنك الذهب، وهو مجرد وحدة نقدية، الهدف منها توحيد العملة التي يتم على أساسها تحديد مسؤولية الناقل حتى لا يتأثر المضرور باختلاف قيمة عملات الدول التي يعرض النزاع في محاكمها، وقد أدى ذلك إلى خضوعه للسلطات العامة الفرنسية؛ تصعيدياً أو تخفيضاً لقيمتها، فالأفضل، إذن، الأخذ بسعر الذهب في السوق الحرة؛ نظراً للثبات النسبي لقيمة هذه السلعة النفيسة، نقلاً عن: دويدار، هاني (٢٠٠٢)، قانون الطيران التجاري، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط٢، ص٢٤٥-٢٤٧.

(٢) بريري، محمود مختار (١٩٩٩)، دروس في عقد النقل الجوي الداخلي والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط٢، ص٢٣٨.



عند تحديد قيمة التعويض نقص..... مجموع أوزان الطرود كلها؛ لكي يغطي هذا التعويض ما لحق البضاعة من ضرر جزئي، وما أصابها من نقص في قيمتها بالتبعية<sup>(١)</sup>، وقد اشترط البروتوكول لإعمال هذا الحكم أن يكون قد صدر عن كل الطرود خطاب نقل واحد، فلا يؤخذ بالحسبان عند حساب التعويض سوى وزن الطرد الذي لحق به الضرر.

وتجدر الإشارة إلى أن اتفاق مونتريال (١٩٦٦) لم يتعرض أيضاً للحد الأقصى- للتعويض في حالة نقل البضائع، وسار على ذات النهج بروتوكول جواتيمالا سيتي (١٩٧١) الذي احتفظ بالحد الأقصى للتعويض بالنسبة لنقل البضاعة دون تغيير<sup>(٢)</sup>. أما فيما يخص بروتوكول مونتريال (١٩٧٥)، فقد عمل على استبدال الفرنكات الذهبية بحقوق السحب الخاصة<sup>(٣)</sup> لحساب قيمة التعويض، وبذلك يكون الحد الأقصى للتعويض عند تطبيق أحكام الاتفاقية الأصل، بالنسبة لنقل البضائع (٣٣٢) وحدة<sup>(٤)</sup>.

أما بالنسبة للحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير، فلم تذكر اتفاقية (وارسو) بشكل صريح الحد الأقصى لمسؤولية الناقل الجوي عندما يتأخر وصول البضاعة عن الميعاد المحدد، إلا أن الفقه والقضاء استقرّ على القول بأن الحد الأقصى- المقرر للتعويض عن الأضرار التي تصيب البضائع (٢٥٠ فرنكاً عن كل كيلو غرام) هو الحد ذاته للتعويض عن التأخير<sup>(٥)</sup>.

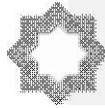
(١) البارودي، علي، والعريني، محمد فريد (٢٠٠١)، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط١، ص٦٣٥.

(٢) الكندري، محمود (٢٠٠٠)، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق الاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، مجلس النشر العلمي ولجنة التأليف والتعريب والنشر، الكويت، ط١، ص١٦٨.

(٣) هي وحدة قياس ابتدعها صندوق النقد الدولي، وتتكوّن من عملات مؤلفة من الدولار والفرنك والجنيه، وستتوضح أكثر في المطلب الثاني صفحة ٥٦.

(٤) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ص١٨٥-١٨٦.

(٥) حداد، إلياس، القانون الجوي، ص٢١٧.



## الفرع الثاني:

### الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونتريال (١٩٩٩).

لقد فرّقت اتفاقية مونتريال (١٩٩٩) في تقرير الحدود القصوى في التعويض ما بين نقل البضائع والتأخير فيها:

١- الحد الأقصى للتعويض في حال نقل البضائع: نصّت المادة (٢٢) من اتفاقية مونتريال (١٩٩٩) على أنه "عند نقل البضائع تكون مسؤوليّة الناقل في حال تلفها، أو ضياعها، أو تعييبها، أو تأخيرها، محدودة بمبلغ (١٧) وحدة سحب خاصة عن كل كيلو غرام"، كما أن الاتفاقية قد أبقّت على ذات الحكم الذي استحدثه بروتوكول لاهاي (١٩٥٥) حول الأساس الذي يتخذ لاحتساب الحد الأقصى- للتعويض حينما يكون الضرر الذي أصاب البضاعة ضرراً جزئياً، كما أشرنا إليه سابقاً.<sup>(١)</sup>

٢- الحد الأقصى للتعويض في حالة التأخير: أشارت اتفاقية (مونتريال)، بشكل صريح، إلى الحد الأقصى للتعويض في حال تحقّق الضرر الناتج عن تأخير وصول البضاعة، فقد نصّت الفقرة (٣) من المادة (٢٢) على: "عند نقل البضائع، تكون مسؤوليّة الناقل في حالة تلفها أو ضياعها أو تعييبها أو تأخيرها، محدودة بمبلغ (١٧) وحدة حقوق سحب خاصة عن كل كيلو غرام..."<sup>(٢)</sup>

(١) فضلى، هشام (٢٠٠٥)، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط١، ص ١٩٠.

(٢) راجع: الفقرة الثانية من المادة (٢٢) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

### الفرع الثالث:

#### حساب قيمة الحد الأقصى للتعويض وفق اتفاقية مونتريال (١٩٩٩).

لقد اعتمدت اتفاقية وارسو (١٩٢٩) وبروتوكولاتها المعدلة "الفرنك بوانكاريه" كوحدة نقدية يتم بمقتضاها حساب حدود التعويض الذي يلتزم الناقل بدفعه حال قيام مسؤوليته تجاه الأضرار التي تصيب البضائع، ولكن ذلك لم يدم طويلاً؛ بسبب ظهور الأزمة النقدية العالمية عام (١٩٦٨)، التي أدت إلى تعديل تلك الوحدة النقدية بموجب بروتوكول (مونتريال) الرابع الخاص بالبضائع وتقرّرت فيه "وحدة حقوق السحب الخاصة"، وهي أصل احتياطي أنشأه الصندوق النقد الدولي في عام (١٩٦٩) بوصفه عنصراً مكملاً للأصول الاحتياطية الأخرى للبلدان الأعضاء، نتيجة قلق دول الأعضاء من احتمال عدم كفاية المخزون المتوفر آنذاك، والنمو المتوقع في الاحتياطات الدولية لدعم التجارة الدولية، حيث كان من أهم الأصول الاحتياطية في ذلك الوقت هو الذهب والدولار الأمريكي، وترتكز قيمة حق السحب الخاص على سلّة عملات دولية تتألف من الدولار الأمريكي والين الياباني واليورو والجنيه الإسترليني واليوان الصيني، ويحدّد الصندوق يومياً قيمة حق السحب الخاص بناء على كم العملات الثابتة المدرجة في سلّة تقييم حقوق السحب الخاصة، وأسعار الصرف السوقية اليومية بين العملات المدرجة في هذه السلّة<sup>(١)</sup>.

وقد ترتب على عدم دخول هذا البروتوكول حيز النفاذ على المستوى الدولي، أن جعل حساب التعويض يتم على أساس الوحدة التي نصّت عليها اتفاقية (وارسو) قبل تعديلها وهي الفرنك، بينما يتم حساب التعويض على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة في حالات أخرى؛ الأمر الذي أنشأ تضارباً في هذا الشأن<sup>(٢)</sup>.

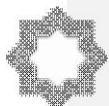
لهذا؛ جاءت اتفاقية مونتريال (١٩٩٩) لتوحيد الحلول المتبناة في مجال تحديد الحد الأقصى للتعويض، حيث سارت على نهج بروتوكول مونتريال الرابع (١٩٧٥)، وأقرّت أن حساب التعويض يكون على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة، فضلاً عن تقرير بعض القواعد الخاصة بكيفية حسابها، وبهذا اختفى الفرنك وأصبحت الوحدة النقدية المعتمدة لحساب قيمة التعويض هي وحدة حقوق السحب الخاصة<sup>(٣)</sup>.

(١) www.imf.org، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١٢.

(٢) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ص ١٩١.

(٣) الكندري، محمود، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام

١٩٩٩- تحديث نظام وارسو-، ص ١٥٩.



وبهذا، فرقت الاتفاقية في كيفية تحويل الوحدة الحسابية الواردة فيها، وهي وحدة حقوق السحب الخاصة، إلى عملات وطنية في الدول المتعاقدة، وذلك حسب نظامها النقدي<sup>(١)</sup>، وعالجت ذلك في المادة (٢٣) من ذات الاتفاقية.

فقررت أن هذا التحويل يتم عند التقاضي وفقاً لقيمة تلك العملات يوم صدور الحكم بالتعويض، ثم فرقت في كيفية التحويل بين ثلاث مجموعات من الدول: **المجموعة الأولى:** تتكوّن من الدول الأعضاء في صندوق النقد الدولي، ومنها الأردن، فتحسب قيمة العملة الوطنية لهذه الدول بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً لكيفية التحويل التي يتبعها صندوق النقد الدولي، والسارية وقت التحويل أي يوم صدور الحكم<sup>(٢)</sup>، وتجدر الإشارة إلى أن وحدة حقوق السحب الخاصة تعادل بالعملة الأردنية ديناراً وستة فلسات<sup>(٣)</sup>.

**المجموعة الثانية:** تتكوّن من الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، والتي تجيز أنظمتها حساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص، وتحسب عملتها الوطنية بالقياس إلى حق السحب الخاص وفقاً للطريقة التي تحددها كل دولة، وجاء في المادة (١/٣٢) من اتفاقية (مونتريال) إلزام هذه الدول عند إيداع وثيقة التصديق، أو القبول، أو الموافقة، أو الانضمام لهذه الاتفاقية؛ تبليغ جهة الإيداع بطريقة الحساب التي تزمع اتباعها في حساب عملتها الوطنية، أو عند إجراء أي تغيير في هذه الطريقة<sup>(٤)</sup>.

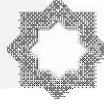
**المجموعة الثالثة:** مجموعة الدول غير الأعضاء في صندوق النقد الدولي، التي لا تسمح أنظمتها بحساب قيمة عملتها الوطنية بالقياس إلى حدّ السحب الخاص، واضطرت الاتفاقية إزاء هذا الحظر إلى العودة إلى الفرنك بوانكاريه، كما هو مقرّر في اتفاقية (وارسو)، ولكنها لم تطلق عليه فرنكاً، وإنما وحدة نقدية، ثم قيمت هذه الوحدة بما يعادل (٦٥.٥) مليجراماً من الذهب عيار (٩٠٠) في الألف، وبالنظر إلى هذه الدول، يحسب الحدّ الأقصى للتعويض في حالة الضرر الذي يصيب البضاعة

(١) خالد، عدلي أمير، عقد النقل الجوي، ص ١٢٣.

(٢) خالد، عدلي أمير، عقد النقل الجوي، ص ١٢٣.

(٣) أسعار الصرف لدى صندوق النقد الدولي متوفر على الموقع التالي [www.imf.org](http://www.imf.org) تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١٢.

(٤) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ص ١٩٤.



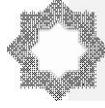
بمبلغ يعادل (٢٥٠) وحدة نقدية عن كل كيلو غرام. وتحوّل هذه الوحدات النقدية إلى العملة الوطنية لهذه الدول وفقاً لأحكام قانونها الداخلي، وتلتزم هذه الدول بتبليغ جهة الإيداع بطريقة التحويل، أو نتيجته، أو التغيير فيهما<sup>(١)</sup>.

ولا بدّ أن نشير إلى أن اتفاقية مونتريال (١٩٩٩)، وضعت آلية جديدة يتم بمقتضاها مراجعة حدود المسؤوليةّ مرة كل خمس سنوات؛ لكون هذه المبالغ المالية المحددة قد تكون عرضة لتناقص قيمتها الشرائية بمرور عامل الوقت أو الزمن، مع الأخذ في الاعتبار عامل التضخم، بدلاً من أن يتم تعديل هذه القيم باتفاقيات دولية جديدة، ولعل هذا المنحى في الاتفاقية أمر محمود ومطلوب لتحقيق المصلحة في صناعة النقل الجوي<sup>(٢)</sup>.

وترى الباحثة أن تحديد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع هو مسألة حيوية في قانون الطيران المدني، ويعتمد على مجموعة من القوانين والمعاهدات الدولية، وعلى التشريعات الوطنية التي تنظم حقوق وواجبات الأطراف المعنية في عمليات النقل الجوي للبضائع. يعتمد تحديد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع على مجموعة من العوامل التي تشمل الاتفاقيات الدولية؛ مثل: اتفاقية (وارسو)، واتفاقية (مونتريال)، والتزامات الناقل والشاحن، والإجراءات من المسؤوليةّ. وهنا، فمن الضروري فهم هذه الجوانب؛ لضمان تقديم التعويض المناسب في حالة حدوث الأضرار أو فقدان؛ وذلك لأن هذه القوانين والمعاهدات تشكل الأساس الذي يُحدد كيفية التعامل مع القضايا المتعلقة بالبضائع في النقل الجوي.

(١) الشيخ، أحمد إبراهيم (٢٠٠٨)، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط١، ص١١٣.

(٢) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال، ١٩٣.



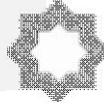
## المطلب الثاني:

### المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي.

عرضنا سابقاً إقرار الاتفاقيتين حدوداً قصوى لمبالغ التعويض التي تشغل بها مسؤولية الناقل تجاه المتضررين، لكن هذه الحماية ليست مطلقة؛ إذ جاءت حالات معينة تشدد بها المسؤولية ويلزم الناقل بدفع تعويض يجاوز الحدود القصوى المقررة، وذلك حيث يرتكب أفعالاً معينة تؤدي إلى انقلاب المسؤولية من محدودة إلى غير محدودة<sup>(١)</sup>.

وتكون مسؤولية الناقل الجوي غير محدودة؛ إما بحكم القانون، وستعرض في الفرع الأول، وإما بموجب اتفاق خاص مع مستعملي الطائرة ستعرض في الفرع الثاني.

(١) أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، ص ٥٥٢.



### الفرع الأول: المسؤولية غير المحدودة قانوناً:

نصت اتفاقية وارسو (١٩٢٩) على حالتين يتم فيهما تجاوز الحدود القصوى للتعويض؛ أي تشدد فيها المسؤولية، وهما:

**الحالة الأولى:** إذا قام بنقل البضائع دون خطاب نقل جوي.

من التزامات الناقل الجوي إصدار وثائق النقل المتمثلة بخطاب نقل البضائع، ولا بد من ذكر البيانات الإلزامية عند تنظيمها، والغاية هو تبصير مستعملي الطائرة بأن الرحلة الجوية التي يعتزمون القيام بها، وتقلب عليها الصفة الدولية، أنها تخضع لنظام المسؤولية المحدودة التي تقرّها الاتفاقية؛ من أجل منحهم الوقت لإبرام عقود تأمين على بضاعتهم.

وعليه، فقد رتب اتفاقية وارسو (١٩٢٩) على عدم إصدار وثائق النقل المتمثلة بخطاب نقل البضاعة، أو إصدارها، وعدم ذكر البيانات الإلزامية، جزاء يحرمه من الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض، أو حتى من أحكام دفع المسؤولية<sup>(١)</sup>.

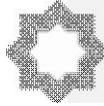
وقد استبعدت اتفاقية مونتريال (١٩٩٩) هذه الحالة، ونصت، بشكل صريح، على عدم التزام الناقل بتقديم مستند نقل، أو عدم اشتمال المستند على البيانات اللازمة، فلا يؤثر على وجود أو صحة عقد النقل، الذي يظل خاضعاً لقواعد الاتفاقية بما فيها القواعد المتعلقة بتحديد المسؤولية<sup>(٢)</sup>.

**وأما الحالة الثانية،** فهي عندما يرجع الضرر إلى خطأ، أو غش من جانب الناقل أو تابعيه، فقد نصت المادة (٢٥) من اتفاقية وارسو (١٩٢٩) على ما يلي: "يحرم الناقل من الحق في التمسك بنصوص هذه الاتفاقية التي تستبعد مسؤوليته أو تحدّها منها، إذا نشأ الضرر عن غشه أو عن خطأ يعتبر في نظر قانون المحكمة المطروح عليها النزاع مساوياً للغش".

ولقد حاول الفقه تحديد المقصود بالخطأ المعادل للغش، إلا أنه كان هناك اختلاف كبير بينهما في معرض تفسيرها وتطبيقها؛ خاصة أن الاتفاقية تركت أمر تحديدها إلى القانون المعروض عليه النزاع.

(١) الربضي، عيسى (٢٠٠٨)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط١، ص٢٠٧.

(٢) موسى، طالب حسن (١٩٩٨)، القانون الجوي الدولي، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط١، ص١٧٢.



فقد انقسم إلى فريقين؛ حيث ذهب الفريق الأول إلى أن الاتفاقية تتضمن قاعدة إسناد إلى القانون الوطني، وبذلك، فالقاضي له الحرية المطلقة في استلزام الحلول التي أوردها قانونه الوطني في شأن تعريف الخطأ المعادل للغش. وقد تأثر القضاء الفرنسي وقضاء دول القانون المكتوب<sup>(١)</sup> بهذا الرأي، فقضت أحكامهم أن الخطأ المساوي للغش هو الخطأ الجسيم، ويقصد به ذلك الخطأ الذي يقع بدرجة غير يسيرة مع عدم اشتراط أن يكون متعمداً<sup>(٢)</sup>، ومثال على ذلك: إصرار الطيار على الإقلاع مع علمه بسوء الأحوال الجوية واشتداد العاصفة فتسقط الطائرة بعد دقائق من الإقلاع، لكن القضاء الفرنسي تحول من فكرة الخطأ الجسيم إلى الخطأ الذي لا يغتفر، وعرفه المشرع الفرنسي في المادة (٤٢) من قانون (١٩٧٥) بأنه الخطأ الإرادي الذي ينطوي على وعي بالضرر المحتمل وقبوله في تهوّر دون سبب معقول.<sup>(٣)</sup>

وفي قرار لمحكمة النقض الفرنسية صدر عام (١٩٨٥)، يؤكد تبنيها للمعيار الموضوعي في تقدير الخطأ غير المغتفر، وتقول: مع أن خطاب نقل البضاعة قد تضمن الإشارة إلى وجوب حفظ البضاعة المنقولة بدرجة حرارة صفر، فإن تلف هذه البضاعة لعدم حفظها في أجهزة تبريد مناسبة يشكل خطأ ارتكب برعونة مقرونة بعلم أن ضرراً محتملاً سينتج عن ذلك. حيث يستفاد من هذا القرار أن مجرد

(١) مثل القضاء الإيطالي والبلجيكي.

(٢) عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد واللا تحديد (٢٠٠٢)، رسالة دكتوراه

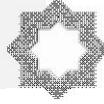
في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الحسن الثاني- دار البيضاء، ص٢٧٤

(٣) نعمان، ضياء الدين (٢٠٠٦)، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة مكتبة المنارة، مراكش، ط١، ص٢٧٤، وقد أشار المؤلف إلى تطبيقات القضاء الفرنسي:

أ- قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ ٧ نيسان ١٩٨٦ عن مجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٨٦، ص٢٤١.

ب- قرار المحكمة الابتدائية بتولوز بتاريخ ٧ تموز ١٩٩٨ عن المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٩٨، ص٣٠٧.

ج- قرار محكمة النقض الفرنسية بتاريخ ٢ شباط ١٩٩٩ عن المجلة الفرنسية للقانون الجوي ١٩٩٩، ص٢٠٩.



التجاهل الموضوعي لتعليمات مرسل البضاعة بحفظها في درجة حرارة معينة يشكل الخطأ غير المغتفر<sup>(١)</sup>.

أما بالنسبة إلى الفريق الثاني الذي سلك مسلكاً مغايراً، في أن واضعي الاتفاقية لم يقصدوا بالإحالة إلى قانون المحكمة المختصة؛ لأن بعض الدول لا يوجد في قانونها الداخلي اصطلاحاً مطابقاً لفكرة الغش؛ مثل دول القانون غير المكتوب (كالدول الأنجلوسكسونية)، فتقرر الاستعانة بأقرب فكرة في قوانينها الداخلية لفكرة الغش، وهو مصطلح السلوك الإرادي، ويقصد به كل فعل، أو امتناع إرادي يعلم مرتكبه أن من شأنه أن يؤدي إلى الإخلال بواجب ملقى على عاتقه، أو إلى احتمال إحداث الضرر للغير، أو يجهل مرتكبه جرأء عدم اكتراث ورعونة، أو لا يعنيه أن يعلم ما إذا كان من شأن هذا الفعل أو الامتناع أن يؤدي إلى ذلك<sup>(٢)</sup>.

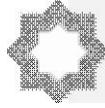
وعلى الصعيد العملي، أدى هذا الاختلاف في التفسير مصطلح (الغش والخطأ المعادل له) الذي تبنته اتفاقية وارسو (١٩٢٩) إلى تقويت القصد المرجو وهو توحيد القواعد القانونية المطبقة على النقل الجوي الدولي، والقضاء على مشكلة تنازع القوانين وما ينجم عنها من عدم استقرار للمراكز القانونية.

لذلك؛ جاء بروتوكول لاهاي (١٩٥٥) محققاً لهذا القصد، وعدّل نص المادة (٢٥) الذي ألقى الإحالة إلى قانون التقاضي، ووضع قاعدة موضوعية تحقق وحدة التفسير والتطبيق أمام المحاكم، حيث أعطى تفسيراً للخطأ الذي يؤدي إلى تشديد مسؤولية الناقل وحرمانه من ميزة تحديد التعويض، وذلك بتحديد عنصري هذا الخطأ المتمثلين في العمد، وعدم الاكتراث بالنتائج المحتملة<sup>(٣)</sup>.

(١) د- نقض فرنسي ١٩٨٥، مجلة القانون الأوروبي للنقل، ص ٣٦١، نقلاً عن إلياس حداد، القانون الجوي، ص ٢٢٤.

(٢) عائشة فضيل، مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد واللا تحديد، ص ٢٧٦.

(٣) المادة (١٣) من بروتوكول لاهاي المعدلة للمادة (٢٥) من الاتفاقية الأصلية تنص على: "لا تسري الحدود المنصوص عليها في المادة (٢٢) متى قام الدليل على أن الضرر قد نشأ عن فعل أو امتناع من جانب الناقل أو تابعيه؛ وذلك بقصد إحداث ضرر، إما برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً قد يترتب على ذلك، فإذا وقع الفعل أو الامتناع من جانب التابعين فيجب أيضاً إقامة الدليل على أنهم كانوا عندئذ في أثناء تأدية وظائفهم".



وأبرز مثال على ذلك قضية لوكربي، وهي الطائرة التي تحطمت في رحلة دولية بين لندن ونيويورك فوق مدينة لوكربي، فكان دفاع المدعين يستند إلى المادة (٢٥) من اتفاقية (وارسو) التي تقضي بتشديد مسؤوليّة الناقل الجوي، حيث استندوا إلى فكرة سوء سلوك إرادي أو خطأ يرقى إليه نتيجة فعل الناقل وإهماله ورعونته الذي أحدث ضرراً للركاب، والذي من خلاله تمكّن الإرهابيون من وضع متفجرات على متن تلك الطائرة، فقبلت المحكمة أن تكون مسؤوليّة الناقل مطلقة وغير محدودة<sup>(١)</sup>.

وبقي العمل ببروتوكول لاهاي (١٩٥٥)، إلى أن جاء بروتوكول مونتريال الرابع (١٩٧٥) الذي قلب مسؤوليّة الناقل عن الأضرار التي تصيب البضائع إلى مسؤوليّة موضوعية، وبذلك استبعد هذا البروتوكول بمقتضى- نصّ المادة (٢٥) من اتفاقية (وارسو) استبعاداً كلياً.

ولم يدخل هذا البروتوكول حيّز النفاذ إلا بعد (٢٣) عاماً، وبقي الحال مشتتاً إلى أن جاءت اتفاقية مونتريال (١٩٩٩)، حيث قضت على عدم سريان أحكام الحدود القصوى للتعويض بموجب نصّ المادة (٥/٢٢)، إذا ثبت أن الضرر قد نتج عن فعل أو امتناع من جانب الناقل؛ بقصد إحداث الضرر، أو برعونة مقرونة بإدراك أن ضرراً سينجم عن ذلك. ويشترط في حالة وقوع الفعل أو الامتناع من جانب تابعي الناقل أو وكلائه إثبات أن هذا التابع أو الوكيل كان يتصرف في نطاق ممارسته لوظيفته<sup>(٢)</sup>.

وعلى هذا، فإن خطأ الناقل الذي يؤدي إلى مسؤوليّة غير محدودة في حالة إلحاق الضرر بالبضائع أو تأخرها، هو الفعل أو الامتناع الذي يرتكب إما بقصد إحداث الضرر، وإما بعدم اكتراث مصحوب بإدراك أن ضرراً ما يمكن أن يحدث<sup>(٣)</sup>.

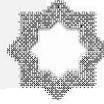
**ثانياً: التشديد الاتفاقي لمسؤوليّة الناقل الجوي.**

سبق أن رأينا أن المشرّع الدولي قد حمى الناقل الجوي عندما وضع حدوداً قصوى للمبالغ التي يؤديها للمضروور عند قيام مسؤوليته، كما تقرّر بعدم جواز الاتفاق على وضع حدّ أدنى من الحدّ المعين في الاتفاقية، لكن هل هناك استثناء على ذلك يمكن الناقل من الاتفاق مع شاحني البضائع على تجاوز الحدّ الأقصى- لتعويض المقرّر في الاتفاقية؟ فقد أجاب على ذلك نصّ المادة (٢٢) من اتفاقية

(١) أحمد إبراهيم الشيخ، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، ص ٥٥٢-٥٥٣.

(٢) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ص ٢٠٣.

(٣) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ص ٢٠٤.



وارسو (١٩٢٩)، وتقابلها المادة (٢٢) فقرة (٢ و٣) من اتفاقية (مونتريال)، حيث أقرت بإمكان الشاحن أن يحصل على مبلغ يفوق الحد الأقصى المحدد إذا قام عند تسليم البضاعة إلى الناقل بتقديم بيان خاص يوضح فيه مصلحته في تسليمها عند نقطة الوصول، وبدفع مبلغ إضافي إذا اقتضى الأمر ذلك، حيث يعدّ كاتفاق ضمني بين الناقل والشاحن على الخروج عن الحدود القصوى للمسؤولية إلى الحد المتفق عليه، أو الذي يبلغ القيمة المعلنة للبضائع المذكورة في البيان<sup>(١)</sup>.

ولعل الحكمة من ذلك هو تحقق العلم عند الناقل قبل شحن البضاعة بطبيعتها وقيمتها، وأن الشاحن يولي أهمية خاصة لوصولها سالمة إلى المطار؛ مثل: نقل سبائك الذهب والمجوهرات والتحف، فتقتضي مصلحة المرسل في أن يحصل على تعويض أكبر من المحدد قانوناً<sup>(٢)</sup>.

### ولكي يترتب هذا الإعلان آثاره، يجب أن تتوافر الشروط التالية:

١. أن يتم إعلان القيمة عند لحظة تسليم البضائع إلى الناقل، ولا يعتد بأي إعلان يقدم بعد ذلك ما لم يقبل أو يوافق عليه الناقل، ولا يشترط أن يدون الإعلان في خطاب نقل البضاعة، بل يمكن أن يرد في إقرار مستقل.

٢. أن يتم دفع الرسم الإضافي، فلا يكفي مجرد الإعلان عن قيمة البضاعة كي يلتزم الناقل بالتعويض في حدود هذه القيمة، وإنما يتعيّن على المرسل أن يدفع الرسم الإضافي الذي يقرره الناقل زيادة على أجرة النقل مقابل تحمّل الأخير التعويض خارج الحدود القصوى المقررة قانوناً في الاتفاقية، وقد يلتزم بذلك المرسل إليه عند تسليم البضاعة<sup>(٣)</sup>.

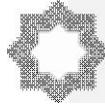
### ومتى استوفى إعلان المصلحة في التسليم الشرطين السابقين فإنه يترتب الآثار التالية:

١. استبعاد تطبيق الحد الأقصى المقرر للمسؤولية في الاتفاقية، وتطبيق الحد المتفق عليه في "إعلان المصلحة بالتسليم" بدلاً عنه.

(١) البارودي، علي، والعريني، محمد فريد، القانون البحري والجوي، ص١٧٦.

(٢) حداد، إلياس (٢٠٠١)، النقل الجوي، منشورات جامعة دمشق، سوريا (د. ط)، ص٢٢٧.

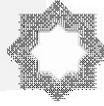
(٣) ضياء الدين أحمد نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، ص٢٤٤.



٢. لا تستحق القيمة المعلنة للبضاعة بمجرد تحقق الضرر، وإنما هي بمنزلة حدٍّ أقصى لتعويض لا تستحق بأكملها إلا إذا كانت قيمة الضرر معادلة لها.
٣. يشمل التعويض الذي يترتب على الناقل دفعه، يشمل كل أنواع الضرر، سواء أكان باسراً للحادث، أم لم يكن.
٤. إعلان القيمة يعدّ قرينة، على أن هذه القيمة تساوي القيمة الحقيقية الفعلية للبضاعة، لكنها قرينة بسيطة قابلة لإثبات عكسها، فالناقل يستطيع أن يثبت القيمة الحقيقية للبضائع وعندئذ لا يلتزم إلا في حدود هذه القيمة<sup>(١)</sup>. وأبقت اتفاقية (مونتريال) على الحكم ذاته الذي أقرته اتفاقية (وارسو) بخصوص "إعلان المصلحة في التسليم" من دون أي تعديل<sup>(٢)</sup>.
- وترى الباحثة في سياق النقل الجوي الدولي، أن تحدد المسؤولية عادةً من خلال معاهدات؛ مثل: اتفاقية وارسو (١٩٢٩)، وبروتوكول (١٩٥٥)، واتفاقية مونتريال (١٩٩٩). هذه المعاهدات هي التي وضعت إطاراً قانونياً يحدد حدود المسؤولية والظروف التي يمكن أن تعفي الناقل من هذه المسؤولية. لذلك؛ فإن تحديد المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي هو موضوع يتداخل فيه القانون الدولي، والتشريعات الوطنية، والتفاصيل التعاقدية. وعلى الرغم من أن المعاهدات الدولية توفر إطاراً يحدد حدود المسؤولية، فإن هناك سيناريوهات خاصة يمكن أن تنطوي على مسؤولية تتجاوز هذه الحدود. ومن الأهمية بمكان أن يكون الشاحنون والناقلون الجويون على دراية بهذه الجوانب؛ لضمان حماية حقوقهم، وإدارة المخاطر بفعالية.

(١) حداد، إلياس، النقل الجوي، ٢٢٨.

(٢) ضياء الدين نعمان، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، ص ٢٥٦.



## المبحث الثاني:

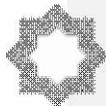
### دفع مسؤولية الناقل الجوي والإعفاء منها.

تقوم مسؤولية الناقل الجوي بمجرد إخلاله بتنفيذ أي من الالتزامات الملقاة على عاتقه، وترتبط طرق دفع المسؤولية بطبيعة الالتزام الذي يتحمّله الناقل، فإذا كان التزامه ببذل عناية، أمكنه الإفلات من المسؤولية بإقامة الدليل على أنه بذل عناية الرجل المعتاد في تنفيذ التزامه ولا يتوجب على الناقل تحقيق النتيجة المرجوة من العقد. أما إذا كان التزام الناقل بتحقيق نتيجة؛ أي أن مسؤوليته قائمة على فكرة الخطر، فإنه لا يستطيع التحلل من مسؤوليته إلا إذا أثبت أن عدم تنفيذ التزامه يرجع إلى سبب أجنبي لا دخل لإرادته به <sup>(١)</sup>.

وبناء على ذلك، فإن للناقل وسائل يدفع بها مسؤوليته تجاه المتضرر. لكن يبقى التساؤل عن حكم الإعفاء القانوني من مسؤولية الناقل الجوي، فهل يجوز الاتفاق على الإعفاء منها أو التخفيف منها؟

وعلى ذلك، ستعرض الباحثة في مطلبين متتاليين؛ الأول يبحث في حالات دفع المسؤولية في اتفاقية وارسو (١٩٢٩)، واتفاقية مونتريال (١٩٩٩)، والتشريع الأردني أيضاً، ويبحث المطلب الثاني الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها.

(١) حداد، إلياس، النقل الجوي، ص ١٩٦.



## المطلب الأول:

### حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقيتي

#### (وارسو)، و(مونتريال)، وفي التشريع الأردني.

لقد تطورت طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي تبعاً لتطور أساس وطبيعة المسؤولية منذ اتفاقية وارسو (١٩٢٩) وتعديلاتها، حتى اتفاقية مونتريال (١٩٩٩)؛ وذلك نتيجة للظروف الاقتصادية والتقنية والتطور التكنولوجي للملاحة الجوية<sup>(١)</sup>، وبذلك ستتحدث الباحثة في الفرع الأول عن طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية وارسو (١٩٢٩) وبروتوكولاتها المعدلة، وأما الفرع الثاني فسيتناول طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية مونتريال (١٩٩٩)، وأخيراً، يبحث الفرع الثالث في طرق دفع المسؤولية في التشريع الأردني.

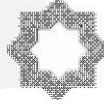
من المعلوم أن عقد النقل الجوي للبضاعة يفرض على عاتق الناقل التزاماً بضمان المحافظة على البضاعة وتسليمها في الموعد المتفق عليه، وأن مسؤولية الناقل في اتفاقية وارسو (١٩٢٩) قائمة على أساس الخطأ المفترض، فيعد إلحاق الضرر للبضاعة قرينة على خطأ الناقل؛ أي عدم وفائه بالتزامه، فتتعقد مسؤوليته، ويجب عليها التعويض عن الضرر الذي أصاب البضاعة<sup>(٢)</sup>.

إلا أن الناقل يستطيع دفع مسؤوليته، بإثبات أنه لم يخطئ، وأنه ليس هو السبب في وقوع الضرر، وله أن يقيم الدليل على اتخاذه هو وتابعيه جميع التدابير اللازمة لتفادي وقوع الضرر، أو كان من المستحيل عليه اتخاذه، وله أن يدفع أيضاً أن الضرر الذي لحق بالبضاعة يرجع إلى خطأ ملاح<sup>(٣)</sup>، وذلك سنداً لنص المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو (١٩٢٩).

(١) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ص ١٣٩.

(٢) الربضي، عيسى، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم، ص ١٣٧.

(٣) أصبحت هذه الوسيلة غير مجدية لدفع المسؤولية في ظل التعديلات اللاحقة لاتفاقية وارسو، نقلاً عن موسى، أماني أحمد عبد الله، (د. ن)، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو واتفاقية مونتريال ١٩٩٩، جامعة النيلين، من بحوث مؤتمر الإمارات المتحدة، ص ٦٣.



وستتطرق الباحثة أولاً إلى توضيح طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقية (وارسو)، ومن ثم تناول طرق دفع المسؤولية في البروتوكولات المعدلة لاتفاقية (وارسو).

### أولاً: طرق دفع المسؤولية في اتفاقية وارسو (١٩٢٩)،

باستقراء نصوص المادتين: (٢٠ و ٢١) من اتفاقية وارسو (١٩٢٩)؛ يتّضح أنها مكّنت الناقل الجوي من إقامة الدليل على انتفاء خطئه المفترض، وبالتالي التخلّص من مسؤوليته بإحدى الوسائل التالية:

#### ١- اتخاذ جميع التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر:

نصّت المادة (١/٢٠) من اتفاقية وارسو (١٩٢٩) على أنه: "لا يكون الناقل مسؤولاً إذا أثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كل التدابير الضرورية لتفادي الضرر، أو أنه كان من المستحيل عليهم اتخاذها"، وعليه تطبيقاً لذلك، فحتى يعفى الناقل من مسؤوليته لا بدّ أن يثبت أنه هو وتابعيه ووكلاءه قد اتخذوا التدابير اللازمة لمنع وقوع الضرر. لكن نقف هنا على معرفة المقصود "بالتدابير الضرورية"، فقد ثار جدل كبير من الفقهاء حول تفسيرها.

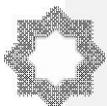
فذهب رأي<sup>(١)</sup> إلى تفسير العبارة تفسيراً حرفياً، وفحواها: (لكي يتخلّص الناقل من المسؤولية، يجب عليه إثبات اتخاذه كل التدابير الضرورية التي من شأن اتخاذه أن تؤدي إلى منع وقوع الضرر، أو هي تلك التي لو اتخذت ما وقع الضرر). لكن الفقه استبعد هذا التفسير؛ لأنه يؤدي إلى نقص الوسائل التي أجازتها الاتفاقية للناقل ليدفع بها مسؤوليته، وترجع مصلحة مستعملي الطائرة على مصلحة الناقل لعدم تمكنه من دحض قرينة خطئه دون إثبات أن الضرر يعود إلى سبب أجنبي<sup>(٢)</sup> يؤدي في النهاية إلى تشديد مسؤولية الناقل، وهذا يناقض ما استهدفته الاتفاقية من جعل التزام الناقل التزاماً ببذل عناية.

كما ذهب رأي آخر<sup>(٣)</sup> إلى الأخذ بتفسير المضيق، وفحواه: (أنه يتعيّن على الناقل حتى يتمكن من دفع مسؤوليته إثبات السبب الذي أدى إلى وقوع الضرر ومن ثم إثبات أن هذا السبب لا يرجع إلى خطأ منه)، والعمل بهذا التفسير يتطلب معرفة

(١) راجع هذا الرأي ونقده: العريني، محمد فريد، القانون الجوي، ص ٢٢٥.

(٢) العريني، محمد فريد، القانون الجوي، ص ٢٢٧.

(٣) دويدار، هاني، قانون الطيران التجاري، ص ٤٠٦.



أسباب الحادث على وجه التحديد، وإثبات التدابير التي اتخذت لتلافيه، وهذا الأمر يبدو مستحيلًا في بعض الأحيان؛ مما أدى إلى انتقاده ورفض الأخذ به من أغلب الفقهاء؛ لما يضمنه من تشديد في مسؤولية الناقل الجوي<sup>(١)</sup>.

ونظرًا للتشديد في الآراء السابقة وانتقاد الفقه؛ فقد ذهب جمع من الفقهاء<sup>(٢)</sup> إلى تفسير العبارة تفسيرًا موسعًا- وهو الرأي الراجح والأقرب إلى مضمون وروح نص المادة (٢٠)، فإذا أراد الناقل أن يتحلل من مسؤوليته فيكفي أن يثبت اتخاذه التدابير المعقولة التي يتخذها في مثل مهنته الناقل الحريص لتفادي وقوع الضرر<sup>(٣)</sup>.

بحيث لا يكون تقدير واجبات الناقل بمقيار مجرد وجامد، وإنما بمقيار ذاتي وواقعي يراعى فيه ظروف الناقل والواجبات الملقاة على عاتقه، مع عدم إهمال ملاسبات الحادثة<sup>(٤)</sup>، ومن ثم تتحدد هذه الظروف وفقًا لعناصر عديدة؛ كنوع الطائرة، وطبيعة الرحلة، والظروف الجوية<sup>(٥)</sup>، وتقدير هذه الظروف من شأن قاضي الموضوع.

وتؤيد الباحثة ما أجمع عليه الفقهاء، بما فيها تحقيق التوازن العادل بين مستعملي الطائرة والناقل الجوي.

وعلى ضوء ذلك؛ يستطيع الناقل دفع مسؤوليته إذا أثبت أن الطائرة كانت صالحة للاستخدام، أو أن الطائرة أقلعت في وقت كانت الأحوال الجوية مناسبة، ومن الممكن الدفع بأن أفراد طاقم الطائرة اعتنوا بتنفيذ جميع المعلومات اللازمة لضمان سلامة البضائع خلال الرحلة الجوية<sup>(٦)</sup>.

(١) أبو زيد، رضوان، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري-، ص ٣٣١.

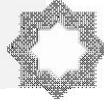
(٢) أبو زيد، رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، ص ٣٣١، وحداد، إلياس، القانون الجوي، ص ١٩٨، ومحمدين، جلال وفاء، دروس في القانون الجوي، ص ٢٩٢.

(٣) حداد، إلياس، القانون الجوي، ص ١٩٨.

(٤) عاطف، محمد الفقي، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقًا لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ص ١٤٥.

(٥) أحمد، عبد الفضيل محمد (د. ن)، القانون الخاص الجوي، مكتبة دار الجلاء، المنصورة، ط ١، ص ٣١٦.

(٦) الفقي، عاطف، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقًا لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ص ١٤٦.



## ٢- الخطأ الملاحي:

قضت الفقرة الثانية من المادة (٢٠) من اتفاقية وارسو (١٩٢٩) بأن "لا يكون الناقل مسؤولاً في حالة نقل البضائع إذا أثبت أن الضرر تولد من خطأ في الطيران أو قيادة الطائرة أو في الملاحة، وأنه وتابعيه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة من جميع الوجوه لتفادي وقوع الضرر".

ويقصد بالخطأ الملاحي هو الخطأ المتعلق بالمناورات اللازمة لحركة الطائرة من إقلاعها إلى هبوطها وأثناء طيرانها، فيعدّ من قبيل هذه الأخطاء أن يعتمد على حاسة النظر دون الاستعانة بالمعلومات المسجلة بالأجهزة الفنية مما ترتب عليه اصطدام بشيء معين، ومن الأخطاء كذلك إهمال الشخص المختص بإصلاح الأجهزة التقنية اللازمة لتلقي المعلومات عن ظروف الأحوال الجوية<sup>(١)</sup>.

ولكن، ما لبث هذا النوع من الدفوع طويلاً، وألغي عند أول تعديل للاتفاقية؛ استجابة لانتقادات الفقه<sup>(٢)</sup> بأن هذا الدفع يفرّق بين نقل المسافرين ونقل البضائع، وفيه مراعاة كبيرة لجانب الناقلين على حساب الشاحنين.

## ٣- خطأ المضرور:

نصّت المادة (٢١) من اتفاقية وارسو (١٩٢٩) على أنه "إذا أثبت الناقل أن خطأ المضرور تسبّب عنه الضرر أو أسهم في إحداثه، فللمحكمة طبقاً لنصوص قانونها أن تستبعد مسؤولية الناقل، أو أن تخفّف منها".

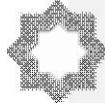
إن الطرف المضرور في عقد نقل البضائع تجاه الناقل قد يكون الشاحن أو المرسل إليه<sup>(٣)</sup>، ومن الأمثلة على خطأ الشاحن؛ أن يرسل الشاحن بضاعة خطيرة قابلة للاشتعال دون أن يعدها بشكل مناسب لوقايتها من الاحتراق، أما خطأ المرسل إليه فيتمثل بتأخّره عن تسلّم البضاعة القابلة للتلف السريع؛ كاللحوم أو الفواكه<sup>(٤)</sup>.

(١) قطان، مصطفى (٢٠٠٦)، مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وطرق دفعها، (د. م)، ط١، ص١٥٠.

(٢) العريني، محمد فريد، القانون الجوي، ص٢٢٣، والبربري، محمود، دروس في عقد النقل الجوي الداخلي والدولي، ص١٥١، ودويدار، هاني، قانون الطيران التجاري في ضوء القانون اللبناني والاتفاقيات الدولية، ص٢٣٥.

(٣) فهميم، مراد منير (١٩٨٦)، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط٢، ص٢٣٢.

(٤) حداد، إلياس، القانون الجوي، ص٢٠٠.



وأما فيما يخص أثر الخطأ الذي يقع من المضرور على مسؤولية الناقل الجوي، فقد اكتفت الاتفاقية بوضع المبدأ العام وأحالت بشأن هذه المسألة إلى قاضي الموضوع المعروض عليه النزاع، ويقدر وفقاً لقانون بلده ماهية خطأ المضرور وأثره في مسؤولية الناقل<sup>(١)</sup>.

فإذا انعقد الاختصاص إلى محكمة أردنية، سيطبق القواعد العامة في المسؤولية المدنية؛ إذ تنص المادة (٢٦٤) من القانون المدني الأردني بأنه "يجوز للقاضي أن ينقص مقدار التعويض، أو ألا يحكم بتعويض ما إذا كان الدائن بخطئه قد اشترك في إحداث الضرر أو زاد فيه".

وعلى ضوء هذا النص، فإذا أثبت الناقل الجوي أن الضرر يعود إلى خطأ المتضرر وهو السبب الوحيد للضرر فلا تقع عليه مسؤولية، وبالتالي فلا يحكم عليه القاضي بتعويض؛ لأن خطأ المتضرر قد استغرق خطأ الناقل الجوي، ولكن إذا اشترك خطأ المتضرر مع خطأ الناقل في إحداث الضرر، فهنا يؤخذ بمبدأ توزيع المسؤولية؛ أي أن الناقل والمتضرر يتحمل كل منهما جزءاً من الضرر، والعبرة بمدى رجحان السببية بين الضرر وخطأ كل من المضرور والناقل<sup>(٢)</sup>.

### ثانياً: طرق دفع المسؤولية في ظل البروتوكولات المعدلة لاتفاقية وارسو (١٩٢٩).

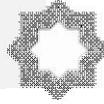
سبق وذكرنا بأنه لم يطرأ تعديل على مسؤولية الناقل في نقل البضائع إلا في آخر تعديل لاتفاقية وارسو (١٩٢٩)، وهو بروتوكول مونتريال الرابع (١٩٧٥) الذي أبدى اهتمامه في حالة الأضرار التي تصيب البضاعة، وأخذ بالمسؤولية الموضوعية، وبموجبها أصبح التزام الناقل بتحقيق النتيجة وهي وصول البضاعة إلى المطار سليمة وكاملة، فإن لم تتحقق هذه النتيجة انعقدت مسؤوليته، وحينها لن يجديه نفعاً أن يثبت اتخاذ التدابير الضرورية لتلافي وقوع الضرر أو استحالة تنفيذه<sup>(٣)</sup>.

وقد انعكس الأساس الذي أقره التعديل على طرق دفع مسؤولية الناقل، بحيث يستطيع الناقل التحلل من مسؤوليته إذا أقام الدليل على أن الضرر الذي أصاب البضائع يرجع إلى واحد من الأسباب الأربعة التي ذكرها البروتوكول في المادة

(١) القليوبي، سميحة (١٩٨٩)، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط١، ص٢٠٢.

(٢) الأسيوطي، ثروت أنيس، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، ص٥١٧.

(٣) موسى، أماني أحمد عبد الله، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال ١٩٩٩، ص١١٤.



الرابعة، وذلك على سبيل الحصر<sup>(١)</sup>، وجاء بها: "فإن الناقل لا يكون مسؤولاً إذا أثبت أن دمار، أو ضياع، أو تلف البضائع قد نتج فقط عن واحد أو أكثر مما يلي: ١- طبيعة البضاعة أو العيب الذاتي فيها. ٢- سوء تغليف البضاعة من جانب الناقل أو تابعيه أو وكلائه. ٣- عمل من أعمال الحرب أو النزاع المسلح. ٤- عمل من أعمال السلطة العامة قامت به بشأن دخول البضاعة أو خروجها أو عبورها".

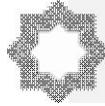
ولا شك أن التطور الذي أحدثه هذا البروتوكول في الأساس القانوني للمسؤولية أدى إلى انحسار طرق دفع المسؤولية؛ وذلك نتيجة التقدم العلمي والنمو الكبير في حركة النقل الجوي، فلم يعد من المقبول الأخذ بنظام المسؤولية العقدية وما ينتج عنها من توسع في نطاق طرق دفع المسؤولية<sup>(٢)</sup>.

لكن هذا التطور كان عديم الفائدة؛ بسبب عدم تفعيله على أرض الواقع؛ نظراً لعدم دخول هذا البروتوكول حيّز التنفيذ إلا بعد سنوات طويلة، وقلّة الدول التي انضمت إليه؛ الأمر الذي أبقى مسؤولية الناقل الجوي في نقل البضائع مسؤولية عقدية قائمة على الخطأ المفترض<sup>(٣)</sup>؛ مما يظهر أهميّة اتفاقية مونتريال (١٩٩٩)، والتي ستوضح تفصيلاً في المطلب التالي.

(١) نعمان، ضياء الدين (٢٠٠٧)، أساس المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع، مجلة الأملاك المغربية، مجلة فصلية تعنى بالدراسات القانونية والفقهية، العدد الثاني، ص ١٥٧.

(٢) أحمد، عبد الفضيل محمد، القانون الخاص الجوي، ص ٣١٢.

(٣) البريري، محمود مختار، وعمر، عمر فؤاد (٢٠٠٥)، القانون الجوي مقدمة عامة- أغراض الملاحة الجوية- عوارض الملاحة الجوية، دار النهضة العربية، القاهرة، ط١، ص ١٤٨.



## المطلب الثاني:

### طرق دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال (١٩٩٩).

لقد نظمت اتفاقية مونتريال (١٩٩٩) الجزاء عن إخلال الناقل الجوي بالتزامه بالمحافظة على البضائع، وألزمته التعويض عن الأضرار التي تلحق البضاعة نتيجة تأخير وصولها في الموعد المتفق عليه، ولتحقيق التوازن بين أطراف عقد النقل؛ لا بد من وجود حالات يستطيع الناقل من خلالها أن يدفع مسؤوليته، حيث فرقت اتفاقية مونتريال (١٩٩٩) ما بين طرق دفع في حالتها نقل البضائع، وحالة التأخير في النقل.

#### أولاً: طرق دفع المسؤولية في نقل البضائع.

لقد نظمت اتفاقية مونتريال (١٩٩٩) في المادة (١٨) أربعة أسباب، إذا توافرت، يستطيع الناقل التحلل من مسؤوليته، بالإضافة إلى سبب إضافي ورد في المادة (٢٠)، وهذه الأسباب هي:

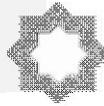
١- وجود خلل كامن في تلك البضائع، أو بسبب نوعيتها، أو وجود عيب ذاتي فيها؛ ولتوضيح ذلك؛ كأن يكون العيب في البضاعة يرجع إلى نوعها؛ كالزهور سريعة التلف، فإذا قام الناقل بكل التعليمات اللازمة وحصل التلف فتنتفي مسؤوليته، أو قد يرجع عيب ذاتي في داخلها ولم يكن الناقل يعلم به، يصعب عليه معرفته كما لو كانت البضائع حيوانات حية منقولة، وقد هلكت أثناء الرحلة، وتبين السبب، بعد إجراء الخبرة الفنية، بأنه يعود إلى مرض كامن في داخلها، فهنا يعفى الناقل من مسؤوليته<sup>(١)</sup>.

#### ٢- سوء تغليف البضائع من جانب شخص غير الناقل، أو تابعيه، أو وكلائه:

إن تغليف البضائع وحزمها بشكل يتناسب مع طبيعتها من مسؤولية الشاحن، وعلى الناقل أن يتحقق من صحة التغليف عند التسليم، ومطابقته لسند الشحن، وإذا وجد عيباً في الحزم أو التغليف عليه أن يبدي تحفظاته، وإلا عد ذلك قرينة على أنه استلمها سليمة<sup>(٢)</sup>.

(١) زاهر، فاروق أحمد (١٩٨٥)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي - دراسة في اتفاقية فانسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها-، دار النهضة العربية، القاهرة (د. ط)، ص ٤٢٧.

(٢) سامي، فوزي محمد (٢٠٠٢)، شرح القانون التجاري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط١، ص ٢٤٤.



### ٣- عمل من أعمال الحرب أو النزاع المسلح:

من حق الدول أن تتصرف في فضائها، وبخاصة في أثناء الحرب، سواء كانت دولة محاربة أو محايدة، ولها أن تمنع طائرات دول أخرى من الطيران فوق مناطق معينة من إقليمها، لأسباب تتعلق بالحروب<sup>(١)</sup>، أو النزاع المسلح، أو حتى لضرورات عسكرية، وعلى ذلك، فإن الأضرار التي قد تلحق بالبضائع جراء منع الدولة للطائرة من الطيران في الفضاء الذي يعلو إقليمها بسبب أعمال الحرب، يكون سبباً لدرء مسؤولية الناقل الجوي.

### ٤- إجراءات اتخذتها السلطة العمومية بشأن دخول البضائع، أو خروجها، أو

عبورها:

هذا السبب يختلف من دولة إلى أخرى، ففي الأردن مثلاً، إذا فقدت أو هلكت بضاعة أثناء تواجدها في مستودعات جمركية، فتكون جهة الجمارك هي المسؤولة عن ذلك؛ لأنها هي المكلفة بالمحافظة على البضائع من الضياع أو العبث أو السرقة، ما دامت هذه المستودعات تخضع لها<sup>(٢)</sup>.

### ٥- خطأ، أو إهمال، أو امتناع من جانب المرسل أو المرسل إليه<sup>(٣)</sup>:

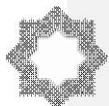
هذا السبب من الأسباب العامة التي تطبق على جميع أنواع المسؤولية في اتفاقية (مونتريال)، فيعفى الناقل كلياً أو جزئياً من المسؤولية بقدر ما يكون هذا الإهمال، أو الخطأ، أو الامتناع، قد سبب الضرر للبضائع أو أسهم في وجودها<sup>(٤)</sup>، ويقع على الناقل عبء إثبات الخطأ الذي ارتكبه الشاحن أو المرسل إليه، ومثال على ذلك: خطأ الشاحن في سوء التغليف، أو التعبئة، أو مخالفته لتعليمات الناقل، أو خطأ

(١) يقصد بالحرب حسب فقه القانون الدولي العام: النضال المسلح بين الدول بهدف تحقيق غرض سياسي تكمن وراءه المصالح الوطنية للدول المحاربة، وعلى هذا فإن الصراع المسلح بين الجماعات التي لا تكتسب صفة الدولة لا تعدّ من قبيل الحرب، انظر: أبو زيد رضوان، القانون الجوي- قانون الطيران التجاري-، ص ٢٢١.

(٢) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم ١٩٨٣/٥٥ تاريخ ١٩٨٣/١/٢٥، موقع قرارك، على الرغم من قدمه إلا أنه يتناسب معه نصوص اتفاقية مونتريال.

(٣) راجع: المادة (٢٠) من اتفاقية مونتريال ١٩٩٩.

(٤) فايز نعيم رضوان (٢٠٠٤) قانون الطيران المدني، مطابع البيان التجارية، دبي ط٢،



المرسل إليه في التراخي في استلام البضائع، فعند إثبات هذا الخطأ يعفى الناقل من مسؤوليته أو يخفف منها<sup>(١)</sup>.

### ثانياً: طرق الدفع في حالة التأخير في النقل.

أبقت اتفاقية مونتريال (١٩٩٩) على النهج الذي سارت عليه اتفاقية وارسو (١٩٢٩) ولم تعدله؛ بأن جعلت مسؤولية الناقل تجاه الأضرار الناتجة عن تأخر وصول البضاعة مسؤولية شخصية قوامها الخطأ المفترض، وبالمقابل، بإمكان الناقل أن يتخلص من مسؤوليته، فقد ذكرت الاتفاقية سبباً عاماً في المادة (٢٠) يسري على كل أنواع النقل، وسبباً خاصاً بالتأخير في المادة (١٩)، ولتوضيح ذلك:

#### ١- السبب العام لدفع المسؤولية في حالة التأخير في النقل/

نصت المادة (٢٠) من اتفاقية مونتريال (١٩٩٩) على أنه "إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نجم عنه، أو أسهم في حدوثه، أو عن إهمال أو خطأ، أو امتناع الشخص المطالب بالتعويض...."، ومفاد ذلك أن الناقل يعفى من المسؤولية إذا كان الإهمال، أو الخطأ، أو الامتناع المضرور، هو السبب الوحيد في وقوع الضرر أو أسهم في حدوثه، أما إذا اشترك مع خطأ الناقل في حدوث الضرر، فتكون مسؤولية الناقل هنا مسؤولية جزئية بقدر إسهامه<sup>(٢)</sup>.

ونود أن نشير إلى أن هذا الإعفاء، سواء أكان كلياً أم جزئياً، يسري متى رفعت الدعوى من شخص يريد أن يستمد حقوقه من الراكب؛ وتعليل ذلك هو تمكين الناقل من الاستفادة بهذا الدفع في مواجهة كل من يطالبه بالتعويض أيًا كان الأساس الذي تبني عليه المطالبة<sup>(٣)</sup>.

#### ٢- السبب الخاص لدفع المسؤولية في حالة تأخير النقل:

فقد ورد في المادة (١٩) من ذات الاتفاقية على أنه "إذا أثبت أنه هو وتابعيه ووكلاءه قد اتخذوا كافة التدابير المعقولة لتفادي الضرر أو استحال عليهم اتخاذها"، فعليه: يلزم الناقل ابتداءً بإثبات السبب الذي أدى إلى حصول التأخير، وأن يقيم الدليل على أن السبب لا يرجع إلى خطئه، ثم بعد ذلك يتعين أنه اتخذ جميع التدابير لمجاботته إلا أنه لم يستطع، أو استحال عليه ذلك<sup>(٤)</sup>.

(١) عادل محمد خير، مسؤولية الناقل الجوي وآلية دعوى المسؤولية وحدود التعويض، ص ٢٤٧.

(٢) الشيخ، أحمد إبراهيم، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، ص ٣٧١-٣٧٢.

(٣) إلياس حداد، القانون الجوي، ٢٠٨.

(٤) محمود الكندري، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال ١٩٩٩،

## الفرع الثالث:

### طرق دفع المسؤولية في التشريع الأردني.

سوف نتناول في هذا المطلب حالات دفع المسؤولية في القانون المدني الأردني أولاً، وفي قانون التجارة ثانياً، ثم في قانون الطيران المدني الأردني ثالثاً.

#### أولاً: حالات دفع المسؤولية في قانون المدني الأردني.

تطبق القواعد العامة في القانون المدني على جميع أنواع المسؤولية، فقد نصت المادة (٢٦١) على أنه "إذا أثبت الشخص أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه؛ كافة سماوية، أو حادث فجائي، أو قوة قاهرة، أو فعل المتضرر كان غير ملزم بالضمان، ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك".

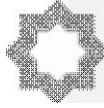
فإذن؛ إذا أثبت الناقل أن الضرر قد نشأ عن سبب أجنبي لا يد له فيه؛ مثل: آفة سماوية، أو حادث فجائي، أو قوة قاهرة، أو فعل الغير أو فعل المتضرر، فعند دخول السبب الأجنبي في إحداث الضرر، سوف تنقطع العلاقة بين الخطأ والضرر، وبالتالي يكون الناقل غير ملزم بالضمان ما لم يقض القانون أو الاتفاق بغير ذلك. ويقصد بالآفة السماوية هي الحوادث التي تحدث بفعل الطبيعة، ولا يمكن دفعها أو توقعها<sup>(١)</sup>.

أما القوة القاهرة فلم يعرفها المشرع الأردني، وترك الباب مفتوحاً لاجتهاد الفقه وتقدير القضاء، فأدى ذلك إلى الاختلاط بين القوة القاهرة والحوادث المفاجئ، بيد أن الفقه والقضاء رفض التفرقة بينهما وأنهما تعبيران يدلان على معنى واحد<sup>(٢)</sup>، لكن لا نريد الخوض في متاهات التفرقة بينهما، وبالتالي يقصد بالقوة القاهرة والحوادث المفاجئ هو ما كان من فعل الطبيعة، بحيث يستحيل دفعه لعدم توقعه، ولا يمكن تلافيه<sup>(٣)</sup>، وتعد سبباً لتحلل الناقل الجوي من مسؤوليته، وذلك من خلال الحوادث الفجائية التي يتعرض لها الناقل وتخرج عن نشاطه وسيطرته، بحيث لا يمكنه توقعها أو درء خطرهما؛ كتعرض الطائرة لمطب هوائي أدى إلى اختلال توازنها

(١) سلطان، أنور، أحكام الالتزام (٢٠٠٥)، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط٢، ص١٣٢.

(٢) أبو زيد، رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، ص٣٣٥.

(٣) السرحان، عدنان، وخاطر، نوري، (٢٠٠٢) شرح القانون المدني- مصادر الحقوق الشخصية-، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط١، ص٤٤٤.



ومن ثم سقوطها، وكذلك إصابة قائد الطائرة بانهيار مفاجئ دون أن يسبقه علامات سابقة<sup>(١)</sup>.  
وحتى يوصف الحادث بأنه قوة قاهرة أو حادث مفاجئ لا بد من توافر عدة شروط، وهي:

١. أن يكون الحادث غير منسوب للمسؤول وخارجاً عن محيطه: فالحادث يجب أن يكون أجنبياً عن المسؤول؛ أي لا يكون للناقل الجوي يد في الحادث، ويتحقق ذلك من جراء الظواهر الطبيعية، أو حوادث العنف؛ كالحروب والاضطرابات<sup>(٢)</sup>.

٢. أن يكون الحادث مما لا يمكن توقعه: هذا يعني أن يكون الحادث غير متوقع حدوثه في فترة زمنية محددة، وفي مكان محدد<sup>(٣)</sup>، والعبارة هنا يقاس بمعيار الناقل العادي إذا وضع في نفس الظروف الخارجية، ويعود تقدير الواقعة المدعى بها، إذا كانت ممكنة التوقع، إلى محكمة الموضوع<sup>(٤)</sup>.

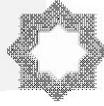
٣. أن يكون الحادث مما لا يمكن دفعه: أما إذا كان بإمكان الناقل دفع الحادث وتجنب آثاره ببذل جهد معقول عن وقوعه فلا يتحقق مفهوم القوة القاهرة والحادث المفاجئ، ومعيار استحالة الدفع موضوعي بحيث يقدر بمقدرة غيره من الناقلين العاديين إذا ما وجدوا في الظروف نفسها، كما أن تحديد معيار الاستحالة يعود إلى محكمة الموضوع ذات الاختصاص<sup>(٥)</sup>، ويرى بعض الفقه والقضاء الحديث أن الإضراب المفاجئ وغير المعلن لتابعي الناقل الجوي ويتخذ شكل الإضرابات الجماعية، يعفي الناقل من المسؤولية عن التأخير في إتمام عملية النقل<sup>(٦)</sup>.

(١) مختار، بكور (١٩٨٩)، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة محمد الخامس، الرباط، ص ١١٢.  
(٢) اللصامة، عبد العزيز، (٢٠١١)، المسؤولية المدنية التقصيرية (الفعل الضار أساسها وشروطها)، جامعة العلوم التطبيقية- كلية الحقوق، مملكة البحرين، ط ١، ص ١٨٧.  
(٣) السرحان، عدنان، وخاطر، نوري، شرح القانون المدني- مصادر الحقوق الشخصية-، ص ٤٤٦.

(٤) بهنساوي، صفوت ناجي عبد القادر (١٩٨٥) النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، ص ١٢٢.

(٥) بهنساوي، صفوت ناجي عبد القادر، النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، ص ١٢٩.

(٦) أبو زيد، رضوان، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، ص ٣٣٦-٣٣٧.



مما يجدر التنويه إليه أن الناقل الجوي لا يكلف بإثبات أن الحادث كان نتيجة لقوة القاهرة أو حادث فجائي، وإنما عليه أن يثبت أنه وتابعيه قد اتخذوا كافة التدابير الضرورية والمناسبة لتوقّي الضرر طبقاً لمعيار الناقل العاقل، وأنه وتابعيه لم يرتكبوا أي خطأ، أو إهمال، أو إسهام في الحادث.

أما أثر القوة القاهرة فهو واحد في المسؤوليتين: العقدية والتقصيرية، فهي تعفي الناقل من التزامه، وقد يكون نهائياً إذا أصبح تنفيذ الالتزام مستحيلًا استحالة مطلقة أو مؤقتة، إذا أصبح تنفيذ الالتزام غير ممكن لفترة معينة فقط، أما إذا لم يصبح تنفيذ الالتزام مستحيلًا، بل مرهقًا، فإننا لا نكون بصدد ظرف طارئ يسمح بتعديل العقد إذا توافرت شروط نظرية الظروف الطارئة.

وبهذا الصدد، قضت محكمة التمييز الأردنية في أحد قراراتها على اعتبار الصواعق من قبيل القوة القاهرة؛ إذ لا يمكن توقّعها في مناطق معينة كمناطق الجنوب في الأردن، أما إذا كانت متوقّعة في مناطق معينة؛ نظرًا لظروف الأحوال الجوية السائدة في تلك المناطق كمناطق الشمال، فإن الصواعق لا تعدّ من قبيل القوة القاهرة<sup>(١)</sup>. وفي قرار آخر، اعتبرت محكمة التمييز الأردنية التعرّض للأحوال الجوية المتقلّبة في البحار هو أمر متوقّع الحدوث ولا يعتبر من قبيل القوة القاهرة، وعلى قبطان الباخرة أن يتوقّع الأحوال الجوية السيئة، وارتفاع الأمواج وسرعتها، فإذا خاطر في هذه الرحلة وصادفته الأمواج العالية والرياح السريعة، ولم يتمكن من تفادي تسرب مياه البحر إلى البضاعة المحملة بالسفينة نتيجة الإهمال بعدم صيانة فتحات العنابر التي تسربت المياه من خلالها للبضاعة وأتلفتها، هنا تنشأ مسؤولية الناقل ولا يمكن دفعها بالقوة القاهرة<sup>(٢)</sup>.

ورجوعاً إلى حالات السبب الأجنبي، فإنه يقصد بفعل الغير، وهو الخطأ التقصيري الذي يصدر من غير تابعي الناقل الجوي؛ (كل شخص لا يكون الناقل مسؤولاً عن أفعاله، ولا تربطه به أي رابطة عقدية أو تبعية)، وحتى تتحقق مسؤولية الغير، يجب أن تتوافر أركان المسؤولية: (الخطأ، والضرر، والعلاقة السببية)<sup>(٣)</sup>، فإذا قام الناقل بتسليم البضائع إلى شركة نقل أخرى لغايات التخزين وليس النقل، وتم

(١) انظر: قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (١٩٩٩/٣١٠)، ١٩٩٩/٤/٢٨، موقع قرارك.

(٢) انظر: قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (٢٠٠٣/٢٣٣)، تاريخ ٢٠٠٣/٣/١٠، موقع قرارك.

(٣) انظر: المادة (٢٥٦) من القانون المدني الأردني.



استلام البضائع دون أي تحفظ، وحدث نقص أو تلف أثناء وجودها في مستودعات الشركة الأخرى (الغير)، وأثبت الناقل أن الضرر الذي لحق بالبضائع ناشئ بسبب الغير، فهنا تنتفي مسؤولية الناقل، وتقوم مسؤولية الغير على أساس الفعل الضار (المسؤولية التقصيرية).

ولتوضيح ذلك؛ قضت محكمة التمييز الأردنية في حكم لها على أنه "إذا حصل النقص أثناء تخزين البضاعة في مستودعات المدعى عليه؛ شركة عالية، وليس أثناء عملية النقل، فإن ما ورد بهذا السبب مستوجب الرد؛ لأن محكمة الاستئناف طبقت القانون تطبيقاً سليماً على وقائع الدعوى، باعتبار أن الميزة مسؤولة عن قيمة البضاعة التي نقصت أو تلفت أثناء وجودها في مستودعاتها وليست ناقلاً جويّاً؛ لأنها لم تتم بالنقل نهائياً، وإنما هي استلمت البضاعة دون أي تحفظ، أو ذكر بأنها مخالفة للمواصفات، أو ناقصة بعد وصولها إلى مطار الملكة علياء على متن الخطوط الجوية الإماراتية، وأن الاتفاقية المعقودة من الميزة وشركة طيران الإمارات لا تعفي الميزة من المسؤولية عن النقصان الذي يحصل في البضائع بعد تخزينها في مستودعاتها، ومسؤولية الأخيرة عن تلك البضائع خلال فترة التخزين، فإذن؛ عالجت محكمة الاستئناف أسباب عدم مسؤولية المميز ضدها على أساس أنها ناقل للبضاعة من بلد المنشأ (إيرلندا)، إلى المقصد مطار الملكة علياء في عمان، ونقلها إلى مستودعات شركة عالية- الخطوط الجوية الملكية الأردنية، فإنه بهذا الاستلام تكون حراسة البضاعة والمحافظة عليها هي من مسؤولية الأخيرة، ولا علاقة لشركة الإمارات بهذا الأمر؛ إذ لم يثبت من البيّنة المقدّمة أن البضاعة قد وصلت إلى مطار الملكة علياء ناقصة، أو تالفة، أو معيبة<sup>(١)</sup>.

وآخر صورة من السبب الأجنبي، هي فعل المتضرر عندما يكون هو السبب الوحيد لتحقق الضرر، فيؤدي إلى انعدام دور الناقل في إحداث الضرر<sup>(٢)</sup> - سبق شرحها في حالات دفع المسؤولية في اتفاقية وارسو (١٩٢٩) - في المطلب الأول.

### ثانياً: حالات دفع المسؤولية في قانون التجارة الأردني.

ذكرت المادة (٧٢) من قانون التجارة الأردني أسباب دفع المسؤولية في فقرتها الأولى على أنه "يكون الناقل مسؤولاً عن هلاك الأشياء وعن تعييبها أو نقصانها

(١) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (٢٠٧٠/٢٠٧٠)، تاريخ ٢٠٧/١٢/٣٠، موقع قرارك.

(٢) قرار محكمة التمييز الأردنية رقم (٢١٦/١٩٧٩)، تاريخ ١٩٧٩/٧/٩، موقع قرارك.

فيما خلا الأحوال الناشئة عن القوة القاهرة، أو عن عيب قديم في المنقول، أو عن خطأ المرسل"، ويتضح من خلال هذه المادة أن أسباب دفع المسؤولية هي:

١. القوة القاهرة: قامت الباحثة بشرح هذه الحالة مسبقاً، عندما تطرقت إلى حالات دفع المسؤولية في القانون المدني الأردني- ومعاً للتكرار- تكتفي الباحثة بالقول في هذا المقام: إنه إذا طرأت قوة القاهرة في العقود الملزمة للجانبين، تجعل تنفيذ الالتزام مستحيلًا، وينقضي معه الالتزام المقابل له، وينفسخ العقد من تلقاء نفسه، وإذا كانت الاستحالة جزئية انقضى ما يقابل الجزء المستحيل<sup>(١)</sup>.

٢. عيب قديم في المنقول؛ كأن يكون العيب مستنداً إلى سبب قديم موجود في المبيع قبل نقله، وعلى سبيل المثال: أن يتم نقل أجهزه كهربائية وعند وصولها وفحصها تبين أنها معطلة، والعطل سببه خطأ في التصنيع.

٣. خطأ المرسل؛ كسوء تغليف البضاعة أو حزمها بما يتناسب وطبيعتها. فعلى ذلك، إذا أثبت الناقل أن الضرر الذي لحق البضاعة كان نتيجة لأحد هذه الأسباب، فعندها تنتفي مسؤولية الناقل الجوي<sup>(٢)</sup>.

### ثالثاً: حالات دفع المسؤولية في قانون الطيران المدني الأردني.

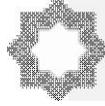
لقد نظم المشرع الأردني في المادة (٤١/ج) من قانون الطيران سبباً لإعفاء الناقل من المسؤولية في نقل البضائع وجاء بها: "لا يكون الناقل الجوي مسؤولاً تجاه الشاحن عن إلقاء البضائع المشحونة أثناء الطيران لأسباب تتعلق بسلامة الطائرة، شريطة أن يكون الناقل الجوي وتابعوه قد اتخذوا جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر"، فإذن؛ على الناقل أن يبذل عناية الرجل الحريص في إيصال البضاعة سليمة<sup>(٣)</sup>، ويتخذ جميع التدابير اللازمة لتفادي الضرر، وذلك من خلال بذل العناية الواجبة، وتقديم طائرة صالحة للملاحة، وأن تكون الطائرة مجهزة لحفظ البضائع<sup>(٤)</sup>.

(١) راجع: المادة (٢٤٧) من القانون المدني الأردني رقم (٤٣) لسنة ١٩٧٦.

(٢) سامي، فوزي، شرح القانون التجاري، ص ٣٦.

(٣) ياملكي، أكرم (١٩٩٨)، القانون الجوي- دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط١، ص ١٤٥.

(٤) انظر: المادة (١/٢٧) من قانون التجارة الأردني.



### المطلب الثالث:

#### الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها.

يهدف التنظيم الدولي لمسؤولية الناقل الجوي إلى تحقيق التوازن بين مصالح متلقي خدمة النقل في الحصول على تعويض عادل مناسب عن الأضرار التي تلحق بهم، ومصالح الناقلين الجويين في تحديد مسؤوليتهم، ولهذه الاعتبارات، فمن المنطق أن يبطل كل اتفاق يعفي الناقل من مسؤوليته أو يخفف منها، ومن هذا، فهل الاتفاقيات الدولية أخذت ببطلان شروط الإعفاء كما في القواعد العامة للقوانين الداخلية أم خرجت عن ذلك<sup>(١)</sup>؟ لذلك؛ ستحدث الباحثة عن مبدأ بطلان شروط الإعفاء في الفرع الأول، وأما الفرع الثاني فستخصّصه للحديث عن الاستثناءات على مبدأ البطلان.

#### الفرع الأول: مبدأ بطلان شروط الإعفاء.

الأصل في القواعد العامة، أنه يجوز الاتفاق على إعفاء المدين من المسؤولية أو التخفيف منها<sup>(٢)</sup>؛ لكون عقد النقل من العقود الرضائية التي تقوم بمجرد توافق الإرادتين، فأطراف عقد النقل الجوي يملكون حرية تعديل قواعد المسؤولية، سواء بالتشديد أو التخفيف أو الإعفاء، وبعد شرط الإعفاء من المسؤولية، أو الحد منها في المسؤولية التقصيرية باطلاً لتعلقه بالنظام العام<sup>(٣)</sup>، ولكن المشرع الأردني خرج عن هذا الأصل في بعض الحالات؛ كالغش<sup>(٤)</sup> من جانب المدين، أو الخطأ الجسيم<sup>(٥)</sup>،

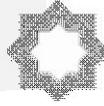
(١) محمودي، سماح، مسؤولية الناقل الجوي الدولي- دراسة في ظل اتفاقيتي وارسو ١٩٢٩ ومونتريال ١٩٩٩، (٢٠١٤)، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر- باتنة، ص ٢٣٧.

(٢) نصّ المادة ٣٥٨ و (٤/٥١٤) من قانون المدني الأردني.

(٣) السرحان، عدنان إبراهيم، شرح القانون المدني- مصادر الحقوق الشخصية-، ص ٣٣٥.

(٤) الغش: هو كل فعل أو امتناع من جانب المدين بالتزام عقدي أو من تابعيه؛ بقصد الإضرار بالدائن، نقلاً عن: السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري، شرح القانون المدني- مصادر الحقوق الشخصية-، ص ٣٣٤.

(٥) الخطأ الجسيم: هو كل فعل أو امتناع من جانب المدين بالتزام عقدي أو من تابعيه مقرون برعونة وعلم المدين بما سيحدث من ضرر، دون توفر سوء النية أو نية الإضرار، نقلاً عن: السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري، شرح القانون المدني- مصادر الحقوق الشخصية-، ص ٣٣٤.



وعلى هذا تبقى المسؤولية قائمة في الالتزامات التعاقدية، ولكن شرط الإعفاء من المسؤولية أو الحد منها يعدّ باطلاً، إذا انطوى على غشّ أو خطأ جسيم من جانب المدين<sup>(١)</sup>، فهل هذا يطبق في نطاق مسؤولية الناقل الجوي؟ رأينا سابقاً كيف راعت الاتفاقية مصلحة الناقل حين حددت أقصى ما يلزم دفعه عند انعقاد مسؤوليته. وبالمقابل، قرّرت حماية المتعاقدين مع الناقل الذين يضطرون إلى القبول بالشروط العقدية دون إمكانية مناقشتها، وتحقيقاً للتوازن بين أطراف العقد وحماية الصالح العام للجماعة؛ فقد تم وضع قيود على الحرية العقدية وتقرّر بطلان كل شرط يؤدي إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته، أو حتى إلى تخفيض الحد الأدنى للتعويض<sup>(٢)</sup>.

لقد نصّت اتفاقية (وارسو) في مادتها (٢٣) على أن: "١- كل شرط يهدف إلى إعفاء الناقل من المسؤولية، أو إلى تقرير حدّ أدنى من الحدّ المعين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولا أثر له..."، نلاحظ إقرار الاتفاقية بشكل صريح على أي تعديل على أحكام المسؤولية الواردة في الاتفاقية، وذلك إما برفع المسؤولية عن الناقل بحيث لا يلزم هذا الأخير بدفع أي تعويض إلى المتضرر، أو بتخفيف أثر المسؤولية من خلال الاتفاق على دفع تعويض جزئي إذا أُخِلّ بالتزامه<sup>(٣)</sup>. أما اتفاقية (مونتريال)، فقد نصّت المادة (٢٦) على أن: "كل بند يهدف إلى إعفاء الناقل من مسؤوليته أو إلى وضع حدّ أدنى من الحدّ المبين في هذه الاتفاقية يكون باطلاً ولاغياً..."

كما نصّت المادة (٤٩) من ذات الاتفاقية على أن: "تكون باطلة ولاغية كل حكم في عقد النقل، وكل اتفاقيات خاصة سابقة لوقوع الضرر يخالف بها الأطراف القواعد المنصوص عليها في هذه الاتفاقية".

وبمقتضى النصوص السابقة؛ يتّضح أن اتفاقية مونتريال (١٩٩٩) سارت على نفس نهج اتفاقية وارسو (١٩٢٩) في بطلان أي شرط يؤدي إلى إعفاء الناقل من

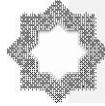
(١) السرحان، عدنان إبراهيم، شرح القانون المدني- مصادر الحقوق الشخصية-، ص ٣٣١.

(٢) محمد بن، جلال وفاء (١٩٩٢)، دروس في القانون الجوي، دار المطبوعات الجامعية،

الإسكندرية (د. ط)، ص ٢٢٩

(٣) محيو، حسن (١٩٨٣)، محاضرات في قانون الطيران، دار المستشار للطباعة والنشر-

والتوزيع، بيروت، ط١، ص ٢٢٥-٢٢٦.



مسؤوليته أو يخفف منها، ولكن، نلاحظ أن تلك النصوص جاءت مطلقة، وذلك عكس القانون الأردني الذي اشترط الغش أو الخطأ الجسيم فيها<sup>(١)</sup>. ولا يشمل هذا البطلان الشروط التي تقرر الإعفاء بشكل مباشر؛ مثل الإعفاء من بعض أنواع الهلاك، أو التلف للبضائع؛ كالكسر، أو الصدأ، أو السرقة فقط، بل يمتد ليشمل الشروط غير المباشرة التي تؤدي إلى النتيجة ذاتها<sup>(٢)</sup>؛ مثل أن يشترط الناقل إعفاءه من المسؤولية عن أفعال التابعين، فهذا الشرط يؤدي من الناحية العملية إلى إعفاء الناقل شخصياً من مسؤوليته؛ بسبب أن الناقل غالباً ما يكون شركة مساهمة يقوم تابعوها بكافة العمليات اللازمة لتنفيذ عقود النقل، فإذا تم إعفاء الشركة من المسؤولية عن أخطاء تابعيها؛ فيعني ذلك إعفاءها أيضاً من المسؤولية عن أخطائها الشخصية.

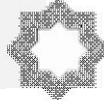
وجدير بالذكر أن المشرع الأردني تطرّق في المادة (٥٦/ أ) من قانون الطيران المدني الأردني إلى أنه "يعتبر باطلاً كل اتفاق يعفي مشغل الطائرة ووكلاءه وموظفيه وتابعيه من المسؤولية، كلياً أو جزئياً، من التعويض عن الضرر الناجم عن تشغيل الطائرة"، حيث يتضح من ذلك إقرار المشرع الأردني ببطلان أي شرط يعفي المشغل ووكلاءه وتابعيه من المسؤولية.

وهنا، لا بدّ أن أشير إلى عبارة تكرّرت في كل من اتفاقية وارسو (١٩٢٩)، ومونتريال (١٩٩٩)، وهي: "ولكن بطلان هذا الشرط لا يؤدي إلى بطلان العقد الذي يظل خاضعاً لأحكام الاتفاقية"، فهذا يدل على أن بطلان شروط الإعفاء أو التخفيف من المسؤولية لا يمتد ليمس صحة عقد النقل بذاته، فالعقد يبقى صحيحاً وخاضعاً لأحكام الاتفاقيتين، وبالتالي تطبق أحكام المسؤولية الواردة فيهما<sup>(٣)</sup>.

(١) السرحان، عدنان إبراهيم وخاطر، نوري، شرح القانون المدني- مصادر الحقوق الشخصية-، ص٣٣٤.

(٢) حداد، إلياس، القانون الجوي، ص٢٣٠.

(٣) حداد، إلياس، القانون الجوي، ص٢٣١.



## الفرع الثاني: الاستثناءات من مبدأ البطلان.

إذا كان الأصل في اتفاقيتي وارسو (١٩٢٩)، ومونتريال (١٩٩٩) هو بطلان شروط الإغفاء، إلا أنه وردت شروط استثنائية من ذلك الأصل وسمحت بها الاتفاقيتان، ومن هذه الشروط:

١- الاتفاق على الإغفاء أو تخفيض التعويض عن الحدّ المقرر للمسؤولية قانوناً بعد وقوع الضرر، فهذا الذي يدل على أن البطلان يقتصر على الاتفاقيات السابقة على وقوع الضرر، أما اللاحقة فتكون صحيحة، استناداً إلى نصّ المادة (٣٢) من اتفاقية (مونتريال) التي تقضي بإبطال كل من عقد النقل وكل اتفاق خاص سابق على وقوع الضرر، والسبب في ذلك أن شاحن البضاعة لا يكون بعد وقوع الضرر تحت تأثير الناقل<sup>(١)</sup>.

٢- الاتفاق على تخفيض الحدّ الأقصى المقرّر في الاتفاقية بالنسبة لنقل البضائع إذا كان الضرر مصدره طبيعة البضاعة. ومعنى ذلك أنه يجوز للمتعاقدين الاتفاق على إعفاء الناقل من مسؤوليته عن هلاك البضاعة أو تلفها إذا نشأ ذلك بسبب طبيعة البضاعة أو عيوبها الذاتية، ويقع عبء الإثبات على عاتق الناقل، وعليه أن يثبت أن الضرر ناتج عن عيب أو طبيعة هذه البضاعة<sup>(٢)</sup>.

٣- الاتفاق على إحالة النزاع إلى التحكيم متى كان التحكيم سيجري في إحدى جهات اختصاص المحاكم المنصوص عليها في المادة (٣٤) من اتفاقية (مونتريال)، والتي تختصّ بنظر الدعوى الخاصة بالتعويض<sup>(٣)</sup>.

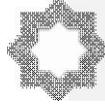
وعن تقييم الباحثة لهذا الاستثناء، فترى بأن هذا الموقف إيجابي؛ نظراً لما يمكن من خلاله من تحقيق مصلحة عامة تتجسّد في المحافظة على سلامة الطائرة.

كما ترى الباحثة أنه في عالم النقل الجوي، تُعدّ مسؤولية الناقل الجوي عن الأضرار أو فقدان الذي يلحق بالبضائع أثناء الرحلة موضوعاً حيويّاً ومعقّداً. وتأتي أهمية هذا الموضوع من دورها في ضمان حماية حقوق الشاحنين والمستلمين،

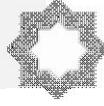
(١) عباينة، محمود (٢٠١٣)، حالات إعفاء الناقل من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، ص ١٣٨.

(٢) محيو، حسن، محاضرات في قانون الطيران، ص ٢٦٨.

(٣) حداد، إلياس، القانون الجوي، ص ٢٣٠.



وتوفير إطار قانوني يتسم بالشفافية والإنصاف. حيث تحدّد القوانين والمعاهدات الدولية كيفية حساب المسؤولية، وتعريف الحالات التي يمكن فيها للناقل الجوي أن يُعفى من هذه المسؤولية. لذلك؛ فتحديد مسؤولية الناقل الجوي ودفع التعويضات والإعفاء منها هو موضوع معقّد يتطلب فهماً شاملاً للتشريعات الدولية والمحلية. وتعكس هذه القوانين المعايير التي تهدف إلى حماية حقوق الأطراف المعنية، وضمان تقديم تعويضات عادلة في حالات الأضرار أو فقدان. ومن خلال فهم هذه القواعد، يمكن للشاحنين والناقلين الجويين إدارة التوقّعات بفعالية، وضمان الامتثال القانوني في جميع مراحل عملية النقل الجوي.



## الخاتمة والنتائج والتوصيات

### أولاً: الخاتمة.

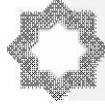
شكّلت خاتمة الدّراسة حصيلة النتائج التي تمثل الإجابة عن أسئلة الدّراسة، بالإضافة إلى تقديم مجموعة من التوصيات، وقد تناولت الدّراسة نطاق مسؤولية الناقل الجوي للبضائع وفقاً للاتفاقيات الدولية والقانون الأردني، حيث بيّنت الدّراسة أن موضوعات القانون الجوي في حالة دائمة من التطوّر، خاصة في ما يتعلق بأحكام مسؤولية الناقل الجوي؛ وذلك بسبب حداثة نشأة هذا القانون من جهة، ولتميّزه بصفة الدولية وما يعترّيه من كثرة المخاطر من جهة أخرى، لذلك؛ أصبح محطّ اهتمام الدول والمنظمات الدولية من أجل تنظيمه؛ مما يقلل من مخاطره وحلّ مشاكل تنازع القوانين فيه.

وبيّنت الدّراسة أن المجتمع الدولي قد سعى منذ ظهور هذا النقل بصيغته التجارية إلى تأسيس اتفاقيات دولية تنظّمه وتحدّ من المشاكل الناشئة عنه، فكان من أهمها اتفاقية وارسو (١٩٢٩) التي عدّلت أربع مرات بموجب بروتوكولات واتفاقيات؛ لتواكب التطور الحاصل في شؤون النقل الجوي، وأدى ذلك إلى اتفاقية مونتريال لعام (١٩٩٩) التي نجحت في إنشاء نظام دولي سليم قادر على توحيد الأحكام ذات الصلة في مجال قانون الجوي والقواعد التي تنظم مسؤولية الناقل الجوي، خاصة بعد انضمام معظم دول العالم إليها.

### ثانياً: نتائج الدّراسة.

١. أكّدت الدّراسة أن عقد النقل الجوي ينظّم مجموعة من الالتزامات على عاتق طرفه، ويترتب بالنتيجة على الإخلال قيام المسؤولية على عاتق الطرف المخلّ، فإذا كان هذا الطرف هو الناقل الجوي فيلتزم حينها بتعويض المضرور عن الضرر الذي لحق به وفقاً للقواعد التي نظمتها الاتفاقيات الدولية.

٢. بيّنت الدّراسة أن اتفاقية وارسو (١٩٢٩) أقامت مسؤولية الناقل على أساس فكرة الخطأ المفترض؛ أي المسؤولية الشخصية، وبقي على ذلك إلى أن جاء بروتوكول مونتريال الرابع (١٩٧٥) الذي قلب المسؤولية إلى موضوعية قائمة على أساس المخاطر وتحملّ التبعة، وسارت على نفس النهج اتفاقية مونتريال (١٩٩٩).



٣. أقرت اتفاقية (وارسو)، و(مونتريال) حداً أقصى لمبلغ التعويض الذي يلتزم به الناقل الجوي إلى المتضرر، وخرجت عن هذا الاستثناء وأقرت بأن تكون مسؤولية الناقل غير محدودة، وذلك إما بحكم القانون، أو بموجب اتفاق خاص.

٤. أقرت اتفاقية مونتريال (١٩٩٩) أن حساب التعويض يكون على أساس وحدة حقوق السحب الخاصة، فضلاً عن تقرير بعض القواعد الخاصة بكيفية حسابها، وبهذا اختفى (الفرنك)، وأصبحت الوحدة النقدية المعتمدة لحساب قيمة التعويض هي وحدة حقوق السحب الخاصة، وتجدر الإشارة إلى أن وحدة حقوق السحب الخاصة تعادل بالعملة الأردنية ديناراً وستة فلسات.

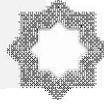
٥. أقرت اتفاقية (وارسو)، و(مونتريال) وسائل تمكّن الناقل الجوي من دفع مسؤوليته عنه، كما تناولت وسائل الدفع في التشريعات الأردنية النازمة للنقل الجوي.

### ثالثاً: التوصيات.

١- أن يحصر المشرع الأردني الأسباب التي يحق للناقل الجوي الاستناد إليها في دفع مسؤوليته؛ حتى تتسجم مع أساس مسؤوليته القائمة على المسؤولية الموضوعية.

٢- من الضروري على المجتمعات إنشاء جهات تختص بتفسير نصوص اتفاقية (وارسو)، و(مونتريال)؛ وذلك من أجل دراسة الإشكاليات القانونية التي يثيرها النقل الجوي بالنسبة للبضائع؛ كونه يمسّ قطاعاً حسّاساً في اقتصاد الدول.

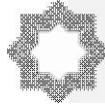
٣- توصي الباحثة المشرعين الدوليين أن تكون مسؤولية الناقل تجاه الأضرار التي تصيب البضاعة من التأخير مسؤولية موضوعية قائمة على أساس الخطر وتحمل التبعة؛ لكون الطائرة آلة ميكانيكية تستعمل في ظروف خطيرة.



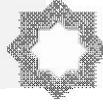
## المراجع

### أولاً: المراجع العربية

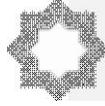
- أحمد، عبد الفضيل محمد (د. ن)، القانون الخاص الجوي، مكتبة دار الجلاء، المنصورة، ط١.
- الأسويطي، ثروت أنيس (١٩٦٠)، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المقارن، المطبعة العالمية، القاهرة، ط١.
- البارودي، علي، والعريني، محمد فريد (٢٠٠١)، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، ط١.
- البريري، محمود مختار (١٩٩٩)، دروس في عقد النقل الجوي الداخلي والدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط٢.
- البريري، محمود مختار، وعمر، فؤاد (٢٠٠٥)، القانون الجوي مقدمة عامة- أغراض الملاحة الجوية- عوارض الملاحة الجوية، دار النهضة العربية، القاهرة، ط١.
- حداد، إلياس (٢٠١١)، القانون الجوي، منشورات جامعة دمشق، سوريا، دون طبعة.
- خالد، عدلي أمير (١٩٩٦)، عقد النقل الجوي، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ط٢.
- الربضي، عيسى غسان (٢٠٠٨)، مسؤولية الناقل الجوي الدولي عن الضرر الواقع على الأشخاص وأمتعتهم دراسة مقارنة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط١.
- رضوان، أبو زيد (١٩٨٣)، القانون الجوي قانون الطيران التجاري، دار الفكر العربي، القاهرة، دون طبعة.
- رضوان، فايز نعيم (٢٠٠٤)، قانون الطيران المدني، مطابع البيان التجارية، دبي، ط٢.
- زاهر، فاروق أحمد (١٩٨٥)، تحديد مسؤولية الناقل الجوي- دراسة في اتفاقية فارسوفيا والبروتوكولات المعدلة لها-، دار النهضة العربية، القاهرة، دون طبعة.
- سامي، فوزي محمد (٢٠٠٢)، شرح القانون التجاري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط١.
- السرحان، عدنان، وخاطر، نوري (٢٠٠٢)، شرح القانون المدني- مصادر الحقوق الشخصية-، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، ط١.



- سلطان، أنور، (٢٠٠٥)، أحكام الالتزام، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط٢.
- الشيخ، أحمد إبراهيم (٢٠٠٨)، المسؤولية عن تعويض أضرار النقل الجوي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط١.
- طالب حسن موسى (١٩٩٧)، القانون الجوي الدولي، دار العلم والثقافة للنشر- والتوزيع، عمان، ط١.
- عاطف، محمد الفقي (٢٠٠٨)، تطور مسؤولية الناقل الجوي وفقاً لاتفاقية مونتريال ١٩٩٩، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ط١.
- العريني، محمد فريد، محمدين، جلال وفاء (١٩٩٨)، القانون الجوي- الملاحه الجوية والنقل الجوي-، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، ط١.
- علي صادق أبو هيف (٢٠٠٠) القانون الدولي العام، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط١١.
- فضلى، هشام (٢٠٠٥)، مسؤولية الناقل الجوي على الصعيدين الدولي والداخلي، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، ط١.
- فهمي، مراد منير (١٩٨٦)، خضوع النقل الجوي الداخلي لنظام اتفاقية وارسو للنقل الجوي، منشأة المعارف، الإسكندرية، ط٢.
- قطان، مصطفى (٢٠٠٦)، مسؤولية الناقل الجوي وحالاتها وطرق دفعها، (د. م)، ط١.
- القليوبي، سميحة (١٩٨٩)، القانون الجوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط١.
- الكندري، محمود (٢٠٠٠)، النظام القانوني للنقل الجوي الدولي وفق اتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩- تحديث نظام وارسو-، مجلس النشر العلمي ولجنة التأليف والتعريب والنشر، الكويت، ط١.
- اللصاصمة، عبد العزيز، (٢٠١١)، المسؤولية المدنية التقصيرية (الفعل الضار أساسها وشروطها)، جامعة العلوم التطبيقية- كلية الحقوق، مملكة البحرين، ط١.
- محيو، حسن (١٩٨٣)، محاضرات في قانون الطيران، دار المستشار للطباعة والنشر والتوزيع، بيروت، ط١.
- مختار، بكور (١٩٨٩)، مسؤولية الناقل الجوي في القانون المغربي، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة محمد الخامس، الرباط، ط١.



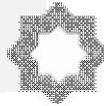
- نعمان، ضياء الدين أحمد (٢٠٠٦)، المسؤولية المدنية للناقل الجوي للبضائع بين القواعد العامة والمقتضيات الخاصة، مكتبة المنارة، مراكش، ط١ .
- ياملكي، أكرم (١٩٩٨)، القانون الجوي - دراسة مقارنة-، دار الثقافة للنشر- والتوزيع، عمان، ط١ .
- الرسائل الجامعية:
- بهنساوي، صفوت ناجي عبد القادر (١٩٨٥) النظام القانوني لمسؤولية الناقل الجوي عن سلامة المسافرين، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة القاهرة .
- عبابنة، محمود (٢٠١٣)، حالات إعفاء الناقل من المسؤولية حسب اتفاقية مونتريال والتشريعات الأردنية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، ص١٣٨
- فضيل، عائشة، (٢٠٠٢)، مسؤولية الناقل الجوي بين التحديد واللاتحديد، رسالة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة الحسن الثاني- دار البيضاء، ص٢٧٤
- موسى، أماني أحمد عبد الله، (د. ن)، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل الجوي ما بين اتفاقية وارسو ١٩٢٩ واتفاقية مونتريال ١٩٩٩، جامعة النيلين، من بحوث مؤتمر الإمارات المتحدة.



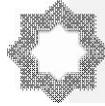
## References:

### 1: almarajie alearabia

- 'ahmadu, eabd alfadil muhamad (d. na), alqanun alkhassu aljawi, maktabat dar aljala'i, almansurati, ta1.
- al'asyuti, tharwat 'anis (1960), mswwlyt alnaaqil aljawiyyi fi alqanun almuqarani, almatbaeat alealamiati, alqahirati, ta1.
- albarudi, ealay, walearini, muhamad farid (2001), alqanun albahriu waljawi, manshurat alhalabii alhuquqiati, bayrut, ta1.
- albiriri, mahmud mukhtar(1999), durus fi eqd alnaql aljawiyyi aldaakhilii walduwali, dar alnahdat alearabiati, alqahirati, ta2.
- albiriri, mahmud mukhtar, waemru, fuaad (2005), alqanun aljawiyyu muqadimat eamatun- 'aghrad almilahat aljawiyyati-eawarid almilahat aljawiyyati, dar alnahdat alearabiati, alqahirati, ta1.
- hddad, 'iilyas(2011), alqanun aljawi, manshurat jamieat dimashqa, suria, dun tabeatin.
- khaldi, eadli 'amir(1996), eqd alnaql aljawi, dar almatbueat aljamieati, al'iiskandiriati, ta2.
- alrabdi, eisaa ghasan(2008), mswwlyt alnaaqil aljawiyyi alduwlii ean aldarar alwaqie ealaa al'ashkhas wa'amtieatihum dirasat muqaranati, dar althaqafat lilmashr waltawziei, eaman, ta1.
- ridwan, 'abu zayd (1983), alqanun aljawiyyu qanun altayaran altijari, dar alfikr alearabii, alqahirat, dun tabeatin.
- ridwan, fayiz naeim (2004), qanun altayaran almadanii, matabie albayan altijariati, dibi, ta2 .
- zahir, faruq 'ahmad(1985), tahdid mswwlyt alnaaqil aljawi-dirasat fi aitifaqiat farsufya walburutukulat almueadalat liha-, dar alnahdat alearabiati, alqahirat, dun tabeatin.
- sami, fawzi muhamad(2002), sharh alqanun altijari, dar althaqafat lilmashr waltawziei, eaman, ta1.
- alsarhan, eadnan, wakhatiru, nuri (2002), sharh alqanun almadanii- masadir alhuquq alshakhsiata-, dar althaqafat lilmashr waltawziei, eaman, ta1.
- sultan, 'anwar, (2005), 'ahkam alialtizami, dar aljamieat aljadidat lilmashri, al'iiskandiriati, ta2.
- alshaykhu, 'ahmad 'iibrahim (2008), almswwlyt ean taewid 'adrar alnaql aljawiyyi alduwali, dar alnahdat alearabiati, alqahiratu, ta1 .

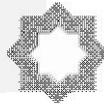


- talib hasan musaa (1997), alqanun aljawiyyu alduwali, dar aleilm walthaqafat llnashr waltawziei, eaman, ta1.
- eatif, muhamad alfaqi(2008), tatawur mswwlyt alnaaqil aljawiyyi wfqan liatifaqiat muntiryal 1999, dar alfikr aljamieii, al'iiskandiriati, ta1 .
- alearini, muhamad firid, muhamadin, jalal wafa' (1998), alqanun aljawi- almilahat aljawiyyat walnaql aljawii-, dar almatbueat aljamieiat, al'iiskandariati, ta1.
- eali sadiq 'abu hif (2000) alqanun alduwaliu aleama, munsha'at almaearifi, al'iiskandiriati, ta11.
- fadlaa, hisham (2005), mswwlyt alnaaqil aljawiyyi ealaa alsaeidayn aldawlii waldaakhili, dar aljamieat aljadidat llnashri, al'iiskandiriati, ta1 .
- fahimi, murad minir(1986), khudue alnaql aljawiyyi aldaakhilii linizam aitifaqiat warisu lilnaql aljawi, munsha'at almaearifi, al'iiskandiriati, ta2 .
- qtana, mustafaa (2006), mswwlyt alnaaqil aljawiyyi wahalatuha waturuq dafeiha, (d. mi), ta1.
- alqilyubi, samiha ( 1989), alqanun aljawi, dar alnahdat alearabiati, alqahirati, t1 .
- alkandari, mahmud(2000), alnizam alqanuniu lilnaql aljawiyyi alduwlii wifq aitifaqiat muntiryal lieam 1999- tahdith nizam warsu-, majlis alnashr aleilmii walajnat altaalif waltaerib walnashri, alkuayti, ta1.
- allasasimatu, eabd aleaziza,(2011), almswwlyt almadaniat altaqsiria (alfiel aldaaru 'asasuha washurutaha), jamieat aleulum altatbiqiat- kuliyat alhuquqi, mamlakat albahrayni, ta1.
- mihyu, hasan(1983), muhadarat fi qanun altayaran, dar almustashar liltibaeat walnashr waltawziei, bayrut, ta1 .
- mukhtar, bikur (1989), mswwlyt alnaaqil aljawiyyi fi alqanun almaghribi, 'utruhat dukturah fi alqanun alkhasi, kuliyat alhuquqi, jamieat muhamad alkhamis, alribati, ta1.
- nieman, dia' aldiyn 'ahmadu(2006), almswwlyt almadaniat lilnaaqil aljawiyyi lilbadayie bayn alqawaeid aleamat walmuqtadayat alkhasati, maktabat almanarti, marakish, ta1 .
- yamalki, 'akram (1998), alqanun aljawiyyu - dirasat muqaranati-, dar althaqafat llnashr waltawziei, eaman, ta1 .



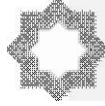
• **alrasayil aljamieia:**

- bhinsawi, safwat naji eabd alqadir (1985) alnizam alqanuniu lmswwlyt alnaaqil aljawiyi ean salamat almusafirina, risalat dukturati, kuliyat alhuquqi, jamieat alqahira .
- ebabinati, mahmud (2013), halat 'iefa' alnaaqil min almswwlyt hasab aitifaqiat muntiryal waltashrieat al'urduniyati, risalat majistir, kuliyat alhuquqi, jamieat alsharq al'awsata, sa138
- fadil, eayishata, (2002), mswwlyt alnaaqil aljawiyi bayn altahdid wallaaitahdidi, risalat dukturah fi alqanun alkhasi, kuliyat alhuquqi, jamieat alhasan althaani- dar albayda', sa274
- musaa, 'amani 'ahmad eabd allah, (d. na), tatawur turuq dafe mswwlyt alnaaqil aljawiyi ma bayn aitifaqiat warsu 1929 waitifaqiat muntiryal 1999, jamieat alniylin, min buhuth mutamar al'iimarat almutahidati.



## فهرس الموضوعات

الصفحة	الموضوع
٢٧٦٩	المقدمة: .....
٢٧٧٠	أهمية الدراسة: .....
٢٧٧٠	مشكلة الدراسة: .....
٢٧٧١	أهداف الدراسة: .....
٢٧٧١	أسئلة الدراسة: .....
٢٧٧٢	منهجية الدراسة: .....
٢٧٧٢	حدود الدراسة: .....
٢٧٧٣	المبحث الأول: تحديد مسؤولية الناقل الجوي للبضائع.....
٢٧٧٤	المطلب الأول: المسؤولية المحدودة للناقل الجوي. ....
٢٧٧٦	الفرع الأول: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية وارسو (١٩٢٩) وتعديلاتها. ....
٢٧٧٨	الفرع الثاني: الحد الأقصى للتعويض في اتفاقية مونتريال (١٩٩٩). ....
٢٧٧٩	الفرع الثالث: حساب قيمة الحد الأقصى للتعويض وفق اتفاقية مونتريال (١٩٩٩). ....
٢٧٨٢	المطلب الثاني: المسؤولية غير المحدودة للناقل الجوي. ....
٢٧٨٣	الفرع الأول: المسؤولية غير المحدودة قانوناً: .....
٢٧٨٩	المبحث الثاني: دفع مسؤولية الناقل الجوي والإعفاء منها. ....
٢٧٩٠	المطلب الأول: حالات دفع مسؤولية الناقل الجوي في اتفاقيتي (وارسو)، و(مونتريال)، وفي التشريع الأردني. ....
٢٧٩٦	المطلب الثاني: طرق دفع المسؤولية في اتفاقية مونتريال (١٩٩٩). ....
٢٧٩٩	الفرع الثالث: طرق دفع المسؤولية في التشريع الأردني. ....
٢٨٠٤	المطلب الثالث: الإعفاء من المسؤولية أو التخفيف منها. ....
٢٨٠٤	الفرع الأول: مبدأ بطلان شروط الإعفاء. ....
٢٨٠٧	الفرع الثاني: الاستثناءات من مبدأ البطلان. ....
٢٨٠٩	الخاتمة والنتائج والتوصيات.....
٢٨٠٩	أولاً: الخاتمة. ....
٢٨٠٩	ثانياً: نتائج الدراسة. ....



٢٨١٠	.....	ثالثا: التوصيات.
٢٨١١	.....	المراجع
٢٨١٤	.....	<b>REFERENCES:</b>
٢٨١٧	.....	فهرس الموضوعات